Julio Arróspide Rivera ★ Raúl Zamora Martínez

DEL VAMPIRE AL VIPER
EN LA FUERZA DE CHILE

Una introducción a 60 años de historia de los Reactores de Combate de la Fuerza Aérea de Chile y su evolución desde los primeros DH-115 Vampire hasta los poderosos F-16 Vipers.

Aviation Art & History

Aviones F-5E Tigre III del Grupo de Aviación N° 12, formando sobre la zona de Torres del Paine. Fotografía tomada por Andrés Contador K. el 16 de febrero de 2011.

Aviation Art & History: Jets de Combate de la Fuerza Aérea de Chile, Primera Edición, Abril 2018.

Representante Legal:
Julio Arróspide Rivera

ISBN: **978-956-393-631-5**

Diseño gráfico:
Julio Arróspide Rivera, Mail: jarrospide@gmail.com

Distribuido por **Visuales ediciones.**
Representante legal: **Javier Ferreras Licci**.
Mail: visuales@visuales.net

Todos los derechos reservados, prohibida la reproducción total o parcial de este libro en cualquier medio de difusión sin previo permiso de sus autores.

Presentación

La historia de la Aeronáutica en Chile y en particular la de su Fuerza Aérea, no estaría completa sin destacar el paso de los primeros aviones jet de combate que surcaron los cielos chilenos en los años 50, hasta la llegada de los poderosos F-16, que convierten hoy a la Fuerza Aérea de Chile, en una de las más poderosas a nivel Latinoamericano.

"Del Vampire al Viper En la Fuerza Aérea de Chile" es una entrega de carácter principalmente gráfico dirigido al entusiasta de la aviación y el arte en aviación, no pretendiendo hacer una revisión académica de la historia de la Fuerza Aérea de Chile, lo que no ha impedido aportar y destacar aspectos importantes que estuvieron relacionados con la adquisición de cada uno de los materiales de jets de combate y su operación en las distintas unidades en que sirvieron.

Tampoco constituye una fuente especializada para historiadores en materias aeronáuticas o profesores en historia militar, ya que no es una obra desarrollada en profundidad, adoleciendo de un análisis más detallado de todas las variables geo-políticas que involucraron a cada una de las adquisiciones de material de vuelo y de su operación.

Asimismo esta obra tampoco es un manual o guía para modelistas o maquetistas, ya que no contiene detalles técnicos de los esquemas de pintura usados por los aviones representados. Tampoco cuenta con referencias de códigos de colores. Los esquemas de pintura de las ilustraciones tampoco están basados en los códigos de colores oficiales y responden más bien a interpretaciones de los colores mostrados en fotografías, de recuerdos personales en más de 17 años trabajando con los aviones de la Fuerza Aérea de Chile o simplemente de mi toque artístico.

El presente trabajo está basado en el diseño de mis ilustraciones de aviones jet de combate de la Fuerza Aérea de Chile. Esta publicación presenta 150 ilustraciones de mi autoría y algunas colaboraciones de mis amigos Rodrigo Barraza, Claudio Fernández y Orlando Arancibia, eximios ilustradores quienes hacen un esfuerzo, al igual que yo, en difundir el patrimonio histórico de nuestra Fuerza Aérea.

La redacción, corrección y adaptación de los textos fue realizada en forma conjunta con mi amigo Raúl Zamora Martínez, quien aportó la mayor parte de la investigación histórica de cada material de vuelo, lo cual lo convierte en co-autor de esta entrega. También recibí la desinteresada colaboración en la revisión del texto de los siguientes historiadores e investigadores aeronáuticos: Sr. Anselmo Aguilar U., Sr. Claudio Cáceres G., Sr. Juan Cunill T., Sr. Alberto Fernández D., Sr. Rodrigo Jiménez Sch., Sr. Rodrigo Larraín B., Sr. Germán Pica F., Sr. Rino Poletti B., Sr. Luis Quintana A., Sr. Álvaro Romero P., Sr. Dan Toro A., Sr. Norberto Traub G. y Sr. Danilo Villarroel C. Así también, colaboraron con la revisión y el aporte de precisiones históricas, los siguientes Oficiales en Retiro de la Fuerza Aérea de Chile: General de Brigada Aérea (R) Sr. Sergio Contardo Flores, Coronel de Aviación (R) Sr. Pedro Merino Núñez, Coronel de Aviación (R) Sr. José Mardones Martínez, Coronel de Aviación (R) Sr. Sergio Molina Correa, Coronel de Aviación (R) Sr. Duncan Silva D., Comandante de Escuadrilla (R) Sr. Jorge Abello A., Comandante de Escuadrilla (R) Sr. Cristian Bolton D. y el Comandante de Escuadrilla (R) Sr. Lionel Zepeda L.

El material fotográfico de apoyo a los textos fue extraído de fuentes oficiales disponibles en internet y en algunos casos se solicitó su uso a los autores correspondientes. Recibí donaciones de material fotográfico del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio y de las siguientes personas: Sr. Jorge Abello A., Sr. Anselmo Aguilar, Sr. Cristian Bolton D., Sr. Claudio Cáceres G., Sr. Andrés Contador K., Sr. Sergio Contardo F., Sr. Patrick Laureau, Sr. José Mardones M., Sr. Sergio Molina C., Sr. Rino Poletti, Sr. Luis Quintana, Sr. Álvaro Romero P., Sr. Duncan Silva D., Sr. Dan Toro A., Sr. Danilo Villarroel C., Sr. Raúl Zamora M., Sr. Cees-Jan van der Ende y del Sr. Lionel Zepeda L.

La narración de cada capítulo está basado en documentación histórica disponible en diversas fuentes oficiales que facilitó el Registro Histórico de la Fuerza Aérea de Chile, el Departamento de Relaciones Públicas de la Fuerza Aérea de Chile, el Museo Aeronáutico y del Espacio y el Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile, así como de fuentes especializadas en el área aeronáutica y el archivo personal de Raúl Zamora Martínez, a quienes solicité la reproducción total o parcial de su contenido. También se incluyen testimonios y anécdotas personales de pilotos y mecánicos que vivieron o siguen viviendo la era del jet de combate.

Finalmente, quiero agradecer el apoyo de nuestras familias y amigos para realizar este trabajo y en forma especial a todos los "Especialistas" en sus respectivas áreas, ya sean pilotos, mecánicos, ilustradores o investigadores, quienes aportaron no sólo con sus colaboraciones, sino que también con una mirada crítica este trabajo, lo cual obligó a esforzarnos en entregar una obra de calidad y de aporte histórico.

Muchas gracias a todos…!

Julio Arróspide Rivera

Años atrás me preguntaron sobre el por qué de mi gusto por la aviación y la defensa. Difícil pregunta cuando uno desarrolla una pasión sin detenerse a pensar cómo se gatilló todo ese mundo y que muchas veces sirve de cable a tierra para desconectarse del día a día. Así que obligado a mirar hacia atrás, recordar y encontrar respuestas. Era 1990 y todo el mundo vio por primera vez una guerra en vivo y en directo a través de los medios de comunicación, donde la aviación militar norteamericana pulverizó el aparato militar iraquí. Fue una situación que a nadie dejó indiferente y que personalmente despertó un interés cada vez creciente por la defensa y los aviones. Así el primer medio que pude adquirir para conocer más sobre esta temática fue la revista Fuerza Aérea, publicada por la Fuerza Aérea de Chile y que por muchos años conseguí de segunda mano. Encontré las respuestas que buscaba, pero sin querer comencé a descubrir otros aspectos más interesantes y llamativos que toda la técnica asociada a un determinado avión: los aviones estaban impregnados de historias de quienes los volaron, de quienes los mantuvieron. Al leer comencé a conocer historias de esfuerzo, ingenio y talento que sobrepasaban lo imaginable, historia de entrega y arrojo que con los años me llevo a recorrer gran parte de Chile, conocer personas y hacerme de grandes amigos de andanzas, tratando de entender el porque de ciertas situaciones. Historias de pilotos y sus mecánicos que dejaron de lado a sus familias por estar dispersos con su material en algún rincón del país, esperando con sus cargas de guerra la orden para alcanzar un objetivo. De carencias que se solucionaron a través del ingenio de Oficiales y Suboficiales, de hombres que no aceptaron que nuestro poder aéreo se definiera en un tercer país, de personas que dieron un rumbo y orden al desarrollo de nuestra aviación militar, manteniéndola a la vanguardia del desarrollo tecnológico. Trágicos hechos donde pilotos perdieron su vida al entrenarse para cumplir una misión, que dejaban a mujeres viudas e hijos sin sus padres, cuyo sacrificio y pesar no es reconocido ni mencionado en ningún lado. Historias de hombres que se negaron a quedarse en tierra contemplando como otros sí podían volar y que, de forma inteligente, encontraban la forma y la solución para hacerlo saber y sentir. En cada una de estas historias que con los años he conocido hay un único factor común: todas tuvieron como único horizonte la grandeza de Chile y de su Fuerza Aérea. No hubo otro objetivo salvo ese. Este libro intenta recopilar eso: la historia de nuestros reactores de combates, de las personas que por largos años los volaron, los mantuvieron, buscando dar a conocer de la forma más completa y cercana posible, situaciones desconocidas para la gran mayoría de los chilenos, y para quienes aman la aviación y la defensa nacional.

La idea de escribir un libro donde pudiéramos rescatar parte de estas historias no escritas me la planteó Julio hace ya varios meses un día en que nos juntamos a revisar las primeras líneas del presente libro. Me presentó su idea, su estado de avance y aspectos que necesitaba cubrir. Había que sumarse y trabajar. Hacía tiempo que no escribía, así que comenzar a revisar archivos, libros y ver cómo andaba de material. Al principio costó y bastante, debido a que necesité revisar el avance de Julio, ver lineamientos y acordar como tratar y abordar ciertos temas. Se decidió enfocarnos en un texto novedoso, que no se quedara en lo conocido y que el aporte gráfico fuera nuevo y que invitara a la lectura. Así pasaron los meses y lo que comenzó como un pequeño proyecto, fue tomando forma, ganando en contenido y transformándose en un texto que, sin pretender ser definitivo, completo o ajeno a correcciones, entrega una visión general y específica sobre 60 años de los reactores de combate de la Fuerza Aérea de Chile.

Finalmente, queda sólo agradecer a Julio el haber compartido su deseo de plasmar estas historias en un libro y hacerme parte de su idea. Han sido largas horas revisando material, fotografías, conversando sobre aspectos que ambos desconocíamos, buscando cubrir un vacío sobre nuestra historia aeronáutica, esperando que este trabajo constituya un aporte y la base para futuros trabajos e iniciativas al respecto.

Raúl Zamora Martínez

Este libro está dedicado a los Oficiales Pilotos y Suboficiales de la Fuerza Aérea de Chile, que hicieron el sacrificio máximo, durante la era del Jet de Combate, a lo largo de 60 años de historia. Sirviendo a su país, ellos emprendieron su último vuelo, dejando un vacío en las vidas de sus familias y camaradas de armas. No queremos que su recuerdo se duerma en el olvido.

"Del Vampire al Viper En la Fuerza Aérea de Chile", rinde homenaje a estos aguerridos aviadores que, volando hacia el sol, hicieron su último vuelo, realizando la misión que la Institución les encomendó.

Rojo 1, rojo 1, rojo 1, despegue
raudos montamos hacia el cielo
la amenaza hay que enfrentar
al enemigo hay que abatir.

Mi número cubre mi flanco
mientras eliminamos la amenaza
potencia militar hay que aplicar
y nuestros puños de acero blandir.

El combate es breve e intenso
mas yo he sido vencido
un rayo de fuego me ha cegado
ahora es tiempo de partir.

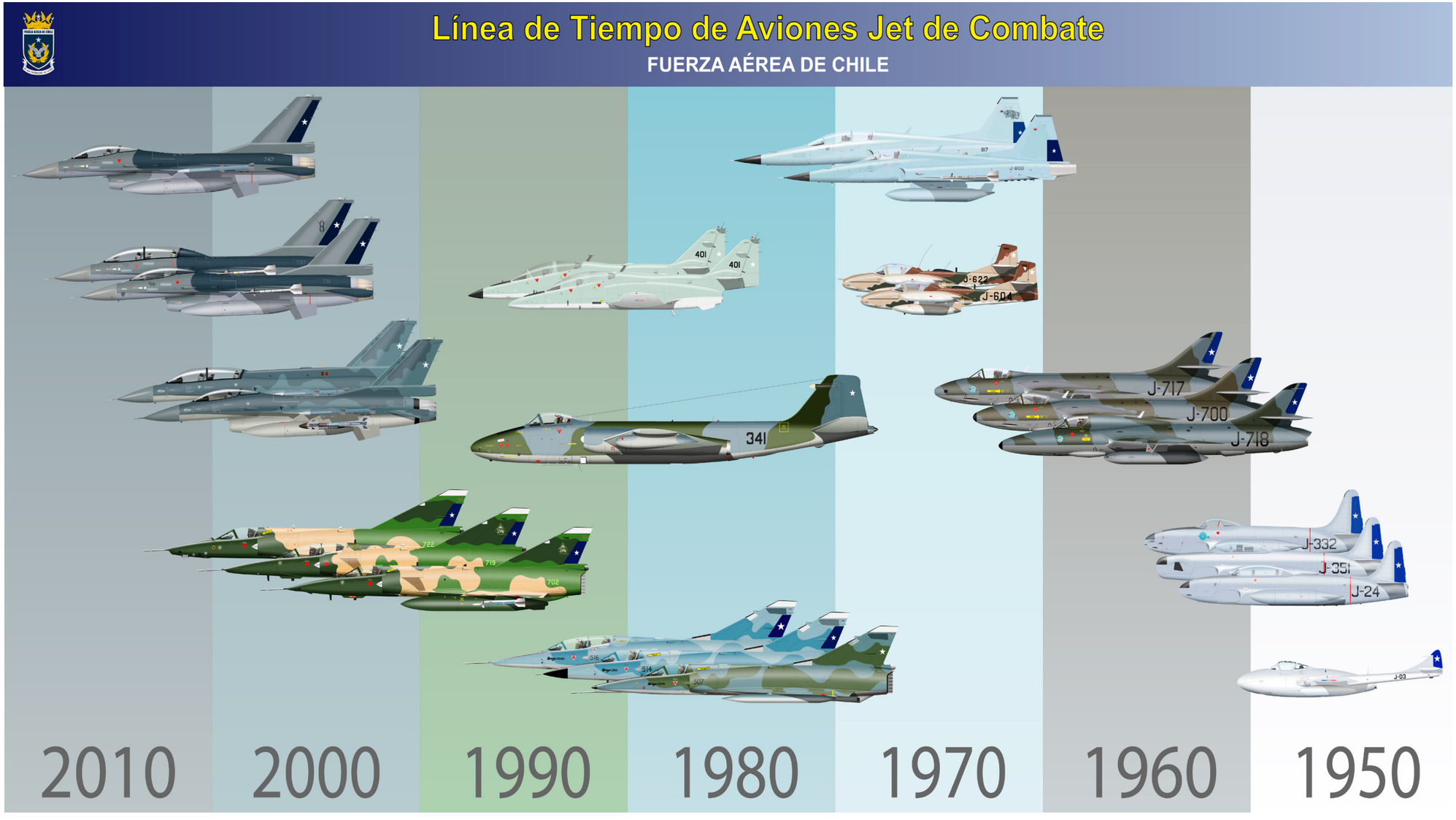
La misión hemos cumplido
pero la muerte me ha tocado
Dios me ha llamado a su reino
el nuevo camino voy a seguir.

Aspide

Capítulos

1. Evolución de los Jets de Combate en la Fuerza Aérea de Chile
2. Vampiros sobre Santiago.
3. Estrellas fugaces en el cielo.
4. Llegada del Halcón Cazador.
5. Dragones Voladores
6. Tigres de la Pampa.
7. Deltas supersónicos en Pudahuel.
8. Halcones y Toquis.
9. Ojos de águila del Canberra.
10. Los deltas Mapuches.
11. Vipers de la Pampa.
12. Referencias y Fuentes de Información.
13. Créditos.

Evolución de los Jets de Combate de la Fuerza Aérea de Chile



Línea de tiempo de la incorporación del material de Jets de Combate a través de la década de 1950 hasta 2010. No se muestra la llegada de partidas adicionales como es el caso del material Vampire T.11/T22, F-80C/T-33A, Hunter Mk.71/Mk.71A/Mk.72/FGA.9/T.67 y OA-37B. Tampoco se muestran los materiales modificados como son los casos de los Mirage 50CN/DCN Pantera, F-5E/F Tigre III y A-36CC Toqui.

Evolución de los Jets de Combate de la Fuerza Aérea de Chile

La imagen con la línea de tiempo de los aviones Jet de Combate en la Fuerza Aérea de Chile, representa gráficamente más de 60 años de historia, de desvelos y sacrificios de varias generaciones de pilotos, ingenieros, mecánicos y personal de apoyo para poder implementar y operar los diferentes sistemas de armas que se han adquirido durante este lapso de tiempo. Sus historias han quedado muchas veces en el olvido o reservadas por sus protagonistas, quienes hicieron un trabajo desinteresado y que en varias ocasiones hicieron el sacrificio máximo, cumpliendo su deber.

La incorporación de aviones jet de combate en la Fuerza Aérea de Chile no ha sido un capricho de los mandos de cada época, sino que vieron la oportunidad de avanzar tecnológicamente en el cumplimiento de la Misión de la Institución y poder generar un balance político-estratégico con nuestros países vecinos, en donde los problemas limítrofes durante el siglo pasado escalaron en varias oportunidades hasta el punto de eventuales conflictos armados. Cada vez que se ha realizado la adquisición de nuevo material de vuelo, en este caso, de aviones de combate, se han levantado las voces de distintos sectores del quehacer nacional e internacional para tildar a nuestras autoridades como beligerantes y que rompen los equilibrios regionales. Revisando el contexto histórico de cada adquisición, no ha sido otra la intención que la de establecer justamente un equilibrio de fuerzas, con lo cual las tensiones finalmente se han ido atenuado, traduciéndose en un elemento disuasorio.

La incorporación de nueva tecnología con cada una de las adquisiciones ha necesitado de una actualización de conocimientos, capacidades y entrenamiento de pilotos, ingenieros, especialistas y de personal de apoyo. Esto se ha traducido en la operación de las respectivas flotas con un alto índice de seguridad, comparado con otras Fuerzas Aéreas que han operado el mismo material de vuelo, lo que ha reflejado el alto grado de profesionalismo de sus tripulaciones y técnicos de mantenimiento. Sin embargo, los incidentes y accidentes han sido propios del quehacer aeronáutico. Tal como una vez un Jefe de Línea nos dijo a un grupo de Alumnos de la Escuela de Especialidades que hacíamos nuestra práctica profesional en material Hawker Hunter del Grupo de Aviación N° 8: "Alumno, cada vez que usted entra a la línea de vuelo, está en riesgo: existe corriente estática, hay combustible en evaporación, carguío de oxígeno a alta presión, los aviones están armados con munición de guerra, cualquier error, cualquier omisión, puede ser su fin y el de sus camaradas". Y los accidentes en más de una ocasión sucedieron y cobraron la vida de pilotos principalmente, pero también de varios especialistas de mantenimiento.

El Vampire T.55 J-05 del Grupo N° 7, parte de los primeros 5 aviones Jet de Combate adquiridos en 1954. **Fuente: Museo Aeronáutico**. Al lado, un T-33A y un F-80C del Grupo N° 9, parte del segundo material de Jets de Combate entregados por Estados Unidos a través del Programa PAM. **Fuente: Museo Aeronáutico**.

Bandada de aviones Hunters del Grupo N° 8 a fines de los años 90, con las modificaciones del Programa Águila. **Fuente: FACh**. Al lado, aviones Cessna A-37B del Grupo N° 12. Estos aviones fueron adquiridos justo cuando EE.UU. aplicó la enmienda Kennedy. **Autor: Duncan Silva D**.

Aviones F-5 Tigre III del Grupo N° 12, en formación para el cambio de mando de la FACh, en 2010. **Vía Cristian Bolton**. Al lado, formación de aviones Mirage Pantera del Grupo N° 4. **Autor: Duncan Silva D**. Ambos materiales de vuelo fueron modificados por ingenieros y técnicos de ENAER.

El Canberra N° 343 del Grupo N° 2, sobre la cordillera de los Andes, estos aviones le dieron por primera vez capacidad estratégica de reconocimiento aéreo a la FACh. **Fuente: FACh**. Al lado, formación de aviones A-36 del Grupo N° 1, la construcción de estos aviones en ENAER mostró la capacidad tecnológica de Chile para la fabricación de aviones de alto desempeño. **Autor: Patrick Laureau**.

El avión Elkan N° 709 volando sobre el desierto de Atacama. Estos aviones sirvieron de transición para incorporar las flotas de aviones F-16. **Vía Raúl Zamora M.**

El F-16BM N° 735 del Grupo de Aviación N° 8, en los días previos al Ejercicio Newén 2008, usando un pod LANTIRN. **Autor: Luis Quintana.**

La operación de las diferentes flotas que se han adquirido en estos 60 años, también ha reflejado la capacidad profesional de los mandos y sus tripulaciones, habiendo participado en varios ejercicios a nivel nacional e internacional. Los F-80 destacaron con la formación de la primera escuadrilla acrobática con aviones jet, "Los Cóndores de Plata", también destacó su participación en el ejercicio multinacional "Bayan Tree III" en los años 60. Los Hawker Hunter marcaron un hito con la Operación Atlante, trasladando en vuelo aviones mono-reactores sin capacidad de reabastecimiento de combustible en el aire a través de 12.000 millas náuticas. Los F-5, Hunters, A-37 y Mirages se destacaron en la participación de varias versiones de los ejercicios "Blue Sky" a fines de los años 80, enfrentando a aviones tecnológicamente superiores de la Marina de Estados Unidos. La capacidad de reabastecimiento de combustible en el aire, permitió que los F-5 realizaran el primer vuelo directo entre el continente y la Isla de Pascua en la Operación Manu Tuma'I y posteriormente hayan participado en la versión 1998 del Ejercicio Red Flag en Estados Unidos.

Aviones F-5E/F del Grupo N° 7 con aviones de Armada de Estados Unidos, durante el Ejercicio Blue Sky, en 1988. **Fuente: U.S. Navy.**

Aviones F-5E/F Tigre III del Grupo de Aviación N° 7 reabasteciéndose de combustible en el aire durante la Operación Manu Tama' I. **Vía José Mardones M.**

Las diferentes flotas de aviones adquiridas han ido reemplazando a sus predecesoras y gracias a la visión de los respectivos mandos institucionales, han quedado testimonios de su pasado en la forma de aviones preservados, ya sea por el abnegado trabajo de restauración y conservación del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile o a cargo de las propias unidades de combate, actores que han comprendido la importancia de mantener el patrimonio histórico, no sólo de la Fuerza Aérea de Chile, sino la consideración por cada chileno que vio sus evoluciones en desfiles aéreos o en presentaciones o escuchó sus turbinas rugir en pos del cielo azul.

No obstante estos esfuerzos, la ausencia de presupuestos y medios disponibles, han hecho que algunas conservaciones no sean muy precisas. Así es posible ver en algunos aviones conservados, esquemas de pintura que no corresponden a los usados en su vida operativa, configuraciones erróneas y restauraciones ad-hoc.

Sin embargo, de todas las flotas de jets de combate que operaron han quedado sólo unos pocos ejemplares y no pueden representar su evolución tecnológica o el uso de sus distintos esquemas de pintura en un solo lugar de exhibición. Por cuanto, esta entrega histórica trata de recrear gráficamente, precisamente su evolución y detalles a través de su operación en las distintas unidades de combate en que sirvieron. La presentación de esta historia gráfica no sólo muestra su evolución con los colores de la Fuerza Aérea de Chile, sino que también muestra los esquemas de colores de otras Fuerzas Aéreas en donde operaron previamente y en algunos casos su destino final, fuera de nuestras fronteras.

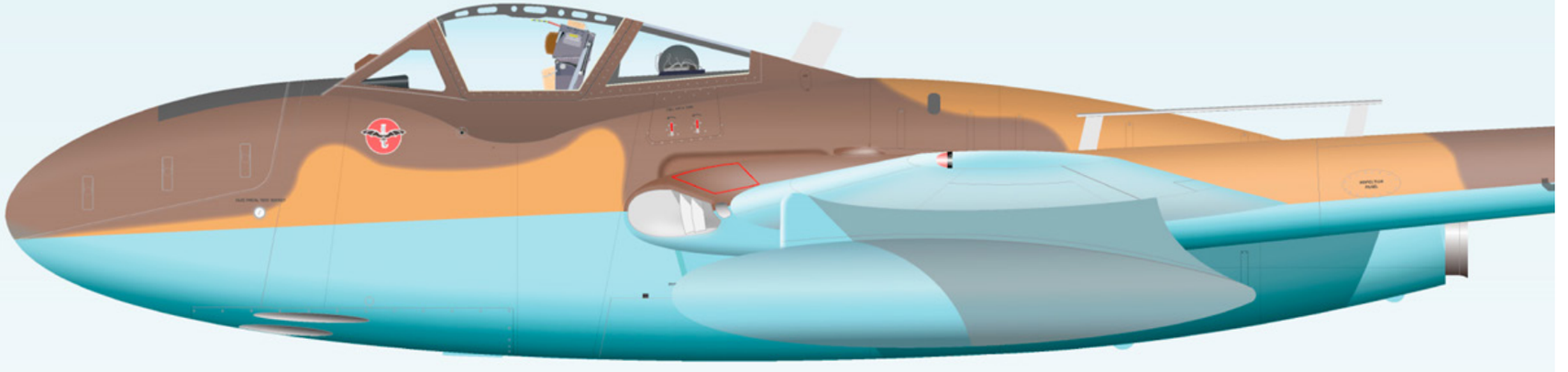
Distintos esquemas de pintura utilizados por los aviones Vampire en sus diferentes modelos durante su servicio en la FACh. **Ilustraciones: Julio Arróspide R.**

Evolución de los esquemas de pintura para un mismo avión, en este caso el Hawker Hunter 702, desde su inicio como modelo F.6 en la Fuerza Aérea de Bélgica en 1956 hasta su final como Mk.71 en el Grupo N° 8 en 1994. **Ilustraciones: Julio Arróspide R.**

De Havilland T.11/T.22/T.55 Vampire

Vampiros sobre Santiago

Servicio en la Fuerza Aérea de Chile desde 1954 a 1980



Vampiros sobre Santiago

Fotografía del Vampire J-01, mostrando su acabado metálico en la losa de Los Cerrillos, 1955. **Créditos: MNAE.**

Los Primeros

La llegada de los primeros reactores de combate a la Fuerza Aérea de Chile tuvo como origen la necesidad imperiosa de ponerse a la vanguardia o al menos igualar las potencialidades que estaban adquiriendo las fuerzas aéreas Latinoamericanas a mediados de los años 50, especialmente las fuerzas aéreas de Argentina y Perú. El primer intento por comprar aviones reactores de combate fue con Estados Unidos, quienes no estuvieron de acuerdo en entregar material de combate moderno a las fuerzas armadas del continente. Esta negativa obligó al gobierno de Chile a realizar las gestiones con la fábrica inglesa De Havilland, lo que a la postre se materializó en la compra de 5 entrenadores modelo DH-115 Vampire, en su versión de exportación TMk.55. Los aviones fueron asignados al recién creado Grupo de Aviación N° 7 en la Base Aérea de Los Cerrillos, cuyo primer comandante, Comandante de Escuadrilla (A) René Ianiszewski Courbis realizó el primer vuelo de un piloto de la Fuerza Aérea de Chile en los cielos santiaguinos el 30 de abril de 1954, comenzando la era del Jet en la Fuerza Aérea de Chile.

Delegación de Oficiales de la Fuerza Aérea en la planta Batfield de la De Havilland. A la derecha, el primer piloto de la FACh en volar un avión jet de combate en Chile, Comandante de Escuadrilla René Ianiszewsky Courbis, el 30 de abril de 1954. **Fuente: MNAE.**

Servicio en el Grupo de Aviación N° 7

El Grupo N° 7 sería la primera Unidad de Combate que operaría los recién adquiridos Vampires a lo largo de casi 11 años. Cabe consignar que durante el período comprendido entre la fecha de creación del Grupo N° 7, el 1 de septiembre de 1949 y abril de 1954, fecha de la llegada de los Vampires, el Grupo N° 7 de Caza y Defensa, no tuvo aviones e inicialmente estaba planificada su operación en Cerro Moreno. Es más, en 1952 es nombrado el Comandante de Escuadrilla Alfredo Lavín R., como su primer comandante, asentado en la Base Aérea de Cerro Moreno. Si bien fue un cargo netamente administrativo, es omitida su relevancia en la preparación de las instalaciones del Grupo y la pista de Cerro Moreno. Otra deuda con la historia es que para mantener la eficiencia de vuelo del Comandante Lavín y su ayudante, se asignó un Vultee BT-13, avión que no aparece en ninguna reseña histórica del Grupo N° 7.

En febrero de 1954, el Comandante Lavín entrega el mando al Comandante de Escuadrilla René Ianiszewski C. Previamente, el Comandante Ianiszewski había realizado curso en el material Vampire en Inglaterra junto a otros oficiales pilotos y personal técnico, lo que le permitiría inscribirse en la historia como el primer piloto de la Fuerza Aérea de Chile en realizar un vuelo en jet en Chile, el 30 de abril de 1954, en el avión J-03. En rigor, el primer piloto chileno en volar un avión a reacción fue el Sr. Cyril Halley-Harris McDonald, oficial en retiro de la Fuerza Aérea y que como piloto de la Línea Aérea Nacional realizó un vuelo solo en el demostrador DH-100 Vampire, durante una visita a la Feria de Farnborough en 1949. Adicionalmente, después de este suceso, los pilotos de LAN Rafael Salas, Alfonso Cuadrado y Mario Amenábar también tuvieron ese privilegio.

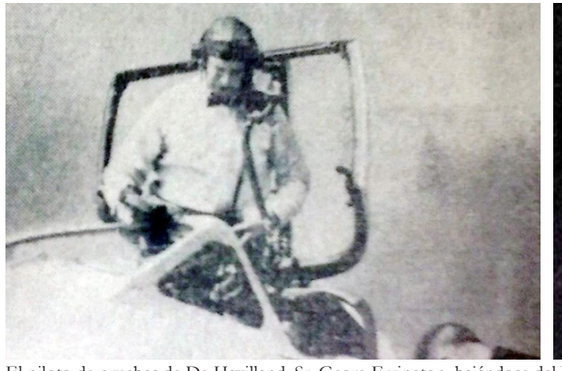
La operación de los Vampires se vio dificultada por la falta de equipos de navegación, lo que obligó a sus pilotos a operarlos sólo de día y en buenas condiciones climáticas. El 8 de junio de 1954, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General Armando Ortíz R., se convierte en el primer Comandante en Jefe en realizar un vuelo en avión a reacción. En septiembre de 1954 ya estaban operando los 5 aviones adquiridos, pero se tuvo que lamentar la pérdida del J-03. El día 7 de septiembre, durante un vuelo de práctica, su piloto, el Capitán Silvio Girardi A., mientras realizaba maniobras acrobáticas, entró en un spin plano. Pese a los intentos del piloto, no pudo recuperar el control del avión y a unos 5.000 pies, lo abandonó por sus propios medios, ya que el avión no disponía de asientos de eyección. Más tarde, ese mismo mes, los Vampires participan en el desfile aéreo en el día de las Glorias del Ejército, generando gran expectación, en este caso, la formación de Vampires liderada por el Comandante Ianiszewski realizó 2 pasadas, una en sentido de la formación terrestre y una segunda de Oeste a Este. Ese mismo año se dio inicio al primer curso de habilitación en aviones a reacción al Comandante de Escuadrilla Oscar Squella A., los Capitanes Sergio Figueroa G., Alfredo Lapostol O., Carlos Arroyo L. y los Tenientes Alfonso San Martín M. y Renato Valenzuela R. y el cual culminó en 1955.

Durante el año 1955, también hubo una incipiente iniciativa para formar un team acrobático, integrado por el Comandante Humberto Magliocchetti B., el Capitán Sergio Figueroa G. y el Teniente Renato Valenzuela R., quienes pese a las restringidas horas de vuelo, lograron hacer algunas presentaciones en algunos aniversarios y festivales aéreos. Esta iniciativa se repitió en el período 1957 a 1958, donde los oficiales, Comandante de Escuadrilla Alfredo Lapostol O. y los Tenientes Leopoldo Porras Z. y Luciano Bonacic-Doric G. lograron deleitar a las audiencias con sus maniobras. Sin embargo, la falta de horas disponibles para las prácticas obligó a desistir en esta iniciativa. A fines de 1955 se había realizado curso de habilitación a 17 pilotos en tres cursos y se había hecho el primer raid al norte del país en octubre de ese año. A fines de 1955 también comenzó a usarse una insignia extraoficial, representando a "Tom y Jerry" de las historietas animadas, en un combate de box entre las nubes.

En 1956, el Grupo N° 7 recibe sus primeros aviones Lockheed T-33A, a través del programa PAM, desechando así una oferta de Inglaterra para la venta de aviones Vampire y 12 Hawker Hunters, el año anterior, comenzando así la instrucción en 2 materiales de vuelo a sus pilotos. En 1957 se hacen las gestiones para la adquisición del Vampire T.55 G-AOXH, demostrador de la De Havilland que se encontraba haciendo exhibiciones en Sudamérica, para reemplazar al J-03. Una vez llegado a un acuerdo de compra en abril de 1957, el avión pasa al inventario del Grupo N° 7, con el número J-304. Esta designación respondió al cambio de numeración de 2 a 3 dígitos de la flota de Vampires, manteniendo el prefijo J. El avión J-304, se distinguía del resto por el camuflaje bicolor usado en la RAF y quizás lo más notorio era que este avión disponía de asientos de eyección Martin-Baker.

Con la llegada de los aviones F-80C en 1958, los Vampires pasaron a un segundo plano. Pero a la falta de protagonismo ante los jets norteamericanos, se sumaban problemas de mantenimiento, dificultad para obtener repuestos y por lo tanto su ritmo operacional decayó notablemente en los siguientes años. Hubo varias ofertas para la venta de aviones de reemplazo o complemento, sin tener éxito algunas de ellas. En 1962 se produjo una crisis limítrofe con Bolivia por la propiedad de las aguas del río Lauca, para lo cual fueron desplegados 2 aviones Vampire en el aeródromo de Cavancha para apoyar al Grupo N° 1 durante la crisis. En 1963, se hacen más evidentes los problemas de mantención de los Vampires, ahora afectados con un importante deterioro de sus trenes de aterrizaje y sistemas hidráulicos asociados, lo que obliga a dejarlos fuera de vuelo. Sin embargo, la gestión del Comandante en Jefe de la época, General del Aire Eduardo Jensen F., ex piloto de Vampire y del Comandante Renato Valenzuela R., quien había sido su instructor, salvaron la flota de Vampires mediante la compra de kits de repuestos necesarios.

A mediados de la década del 60, eran evidentes las desventajas logísticas y operacionales que implicaba tener 2 materiales de vuelo en el Grupo. Por tal razón, el Alto Mando decide en 1965 el traslado del material Vampire a Cerro Moreno, sede inicial prevista para el Grupo N° 7 en 1954, pero ahora los aviones pasarían a integrar el inventario del Grupo de Aviación N° 8.



El piloto de pruebas de De Havilland, Sr. Georg Errington, bajándose del Vampire J-03 una vez finalizado el primer vuelo de un reactor de combate en Chile. El Sr. Errington falleció en 1966 en un accidente aéreo. **Vía Alvaro Romero P.**

El Vampires J-01 del Grupo N° 7, luciendo una de las primeras insignias no oficiales en su proa. **Fuente: MNAE.**

Servicio en el Grupo de Aviación N° 8

El día 14 de febrero de 1965, día del Aniversario de Antofagasta, fueron trasladados los Vampires del Grupo N° 7 a Cerro Moreno y pasaron oficialmente al inventario del Grupo de Aviación N° 8, comandado por el Comandante de Grupo Eduardo Sepúlveda M., en una ceremonia que incluyó la bendición del Obispo de Antofagasta. Así comienza la penúltima destinación de los Vampires.

Así como en 1956 el Grupo N° 7 tuvo que organizarse para la operación de 2 materiales de vuelo, el Grupo N° 8 ahora tenía que lidiar con las operaciones de los bombarderos B-26 y con los recién llegados Vampires, para lo cual la fuerza se sub-dividió en la Escuadrilla de Bombarderos B-26 y la de DH-115 que luego pasó a llamarse "Escuadrilla Vampiro". Esto generó los mismos problemas logísticos y operacionales que antaño en el Grupo N°7 y hubo casos en los que pilotos realizaban paralelamente curso de vuelo en material B-26, C-45 y Vampire. Los Vampires comenzaron a operar en forma distinta a lo realizado en el Grupo N° 7, efectuando vuelos de apoyo estrecho al Ejército y la Armada durante ejercicios, vuelos de navegación a bajo nivel y prácticas de tiro y bombardeo.

A principios de noviembre de 1965, mientras los Vampires del Grupo N° 8 participaban en un ejercicio institucional, el día 7 se desata la crisis de "Laguna del Desierto" en Aysén, los Vampires son mantenidos en alerta en la zona norte, mientras que el resto de las unidades, incluida el Grupo N° 8, son desplazados a la zona sur. En 1967, el Vampire J-304 apoya el proyecto META (Modificación Experimental del Tiempo Atmosférico), que consistía en bombardear las nubes con yoduro de plata, una forma de palear la sequía producida durante esos años. A fines de ese año también comienza la realización del primer curso táctico, al mando del Comandante Renato Valenzuela R., después de haber logrado la instalación de los rieles para cohetes HVAR de 5" y de los porta bombas de 100 lb. Para el fin de la década, los aviones después de 15 años de operación aún no tenían equipos de navegación que les permitiera realizar misiones de vuelo por instrumentos, restringiendo su operación a vuelos diurnos y con tiempo favorable, pero quizás lo más preocupante es que estaban llegando al límite de sus horas de vuelo. A esto se sumó el descubrimiento de fatiga estructural, lo que obligó al alto mando, dar de baja la flota en enero de 1973. El único avión que sorteó ese destino fue el J-301, el cual había sufrido un accidente que lo había dejado fuera de vuelo por 4 años, antes de su recuperación.

Vampires del Grupo N° 8, aún con el esquema metálico con el que fueron adquiridos. Se observa al J-304 con su esquema de pintura bicolor de la RAF y el único Vampire con asientos de eyección hasta ese momento. **Fuente: MNAE.**

Adquisición de modelos T.11 y T.22

Ante la inminente baja de la flota de los Vampires, el Alto Mando en 1972 comenzó la búsqueda de un reemplazo que sirviera de transición entre el T-37 y el Hawker Hunter, además de capacidades de apoyo estrecho. El avión ideal seguía siendo el Vampire, para lo cual se propuso la compra de kits para la recuperación estructural de los aviones y extender su vida a 3.000 horas de vuelo. Sin embargo, esta opción resultaba más cara que el precio de aviones en preservación para su venta. Por esta razón, se adquirieron 10 aviones, 4 modelo T.11 ex RAF y 6 modelo T.22 ex Royal Navy. En enero de 1973 llegaron los primeros cajones con los aviones desarmados. A mediados de 1973 ya estaban operativos 4 aviones y en 1974 estaban todos los aviones con sus respectivas modificaciones estructurales aplicadas, asientos de eyección y equipos de navegación instalados. A mediados de 1973 había comenzado el primer Curso Táctico con los nuevos aviones y para 1974 se había realizado un nuevo Curso Táctico y la habilitación en el material de 17 pilotos. Durante el periodo de modificaciones de los nuevos aviones, estos operaron en su mayoría con los colores originales de la RAF o la Royal Navy con los numerales FACh sobrepintados y sólo a fines de 1974, todos los aviones estaban con su esquema de camuflaje desértico.

Vida anterior del segundo avión con el N° J-302, en la forma del T.11 XD614 de la RAF. **Autor: Mike Hines.**

Línea de Vampires del Grupo N° 8 en la Base Aérea de Cerro Moreno, a los cuales se les ha aplicado el camuflaje arena característico de su últimos años de servicio. **Fuente: MNAE.**

Otra fotografía de aviones Vampire T.11 y T.22 del Grupo de Aviación N° 8, listos para rodar y realizar su misión. Se alcanzan a distinguir el J-305, J-306 y J-311. **Fuente: MNAE.**

Servicio en el Grupo de Aviación N° 4

El alto mando institucional determinó que a partir del día 15 de diciembre de 1974 se reactivaría el Grupo de Aviación N° 4 con dotación del material de vuelo Vampire del Grupo N° 8. Junto al material de vuelo Cessna A-37B del Grupo de Aviación N° 1, pasarían a conformar la Escuela Táctica de Pilotos de Combate de la Institución a partir de marzo de 1975 en la Base Aérea de Chucumata, que más adelante se re denominaría como Base Aérea Los Cóndores. El traslado de los aviones fue acelerado ante los problemas limítrofes con el Perú, que desde 1973 habían comenzado a escalar, haciendo crisis en octubre de 1974, para lo cual se tuvo que desplegar Hunters del Grupo N° 7 para poder reforzar la zona norte del país. También la nueva Base Aérea Los Cóndores y aeródromos de re-despliegue recibieron la atención necesaria para poder operar aviones jet. El encargado de materializar el traslado de los aviones desde Cerro Moreno a Los Cóndores, fue el Comandante del Grupo N° 4, Comandante de Grupo (A) Sr. Sergio Contardo Flores, quien había sido Oficial de Proyecto de la compra de los aviones A-37B y F-5E/F. Los aviones fueron trasladados en enero de 1975 y el personal y sus familias lo hicieron posteriormente.

El Comandante del Grupo N° 4, CDG Sergio Contardo F., retornando de una misión. **Vía Sergio Contardo F.**

Oficiales y Personal del Grupo de Aviación N° 4 en la Base Aérea Los Cóndores. Vía Sergio Contardo F.

Inicialmente el Grupo N° 4 tuvo como misión realizar el curso táctico de los pilotos egresados de la Escuela de Aviación, sin embargo esta función fue asignada al Grupo de Aviación N° 1 en 1976 con su nuevo material A-37B. Aún así, se tomaron todas las medidas técnicas y logísticas para poder potenciar al Vampire con los elementos necesarios para su rol de ataque a tierra, logrando un nivel operacional similar al de los aviones A-37B del Grupo N° 1. En 1976 se registra la primera pérdida de un Vampire del Grupo N°4, correspondiente al avión J-308 en donde perecieron el Teniente Luis Cabrera V. y el Subteniente Marcos Loyola V., al estrellarse en su avión contra un cerro en la zona de Putre, mientras realizaban maniobras de apoyo al Ejército. Asimismo, se producen las primeras bajas por cumplimiento de horas de vuelo, reduciendo la flota a 7 aviones en estado operacional, lo que día a día se hacía más difícil por la falta de repuestos y por la sucesión de varios accidentes. En enero de 1977 el Grupo N° 4 recibe los primeros A-37B, con lo cual los Vampire pierden su sitial y dejan de volar paulatinamente. Incluso su misión de apoyo estrecho en cierta forma fue reemplazada por los T-25 que el Grupo había agregado a su dotación en julio de 1975. La suerte de los Vampires parecía sellada y fueron dejados a la intemperie a merced de los elementos naturales: viento, polvo y ambiente salino, un triste final.

Línea de aviones Vampire del Grupo N° 4 en la Base Aérea de Chucumata, 1976. Se observan también algunos aviones Cessna A-37B del Grupo de Aviación N° 1. **Fuente: Museo Aeronáutico.**

Una nueva oportunidad y su servicio final en el Grupo N° 8

Cuando ya parecía inminente que los Vampires serían en cualquier momento dados de baja y seguramente vendidos como chatarra, se generó una última oportunidad de seguir prestando servicio a la Fuerza Aérea. Debido a la baja disponibilidad de aviones entrenadores Hunter Mk.72 del Grupo N° 8, el Comando de Combate autorizó al Comandante del Grupo N° 8, Comandante de Grupo Leopoldo Porras Z., realizar una inspección de los Vampires y posterior recuperación para los fines de instrucción que el Grupo requería. Una vez re-acondicionados, los aviones fueron trasladados a Cerro Moreno a mediados de julio de 1977. El año 1978 se hizo todo lo posible por tener en vuelo el máximo de aviones Vampire debido al escalamiento de los problemas limítrofes con Argentina, los cuales hicieron crisis en diciembre de ese año. Pese a las limitaciones operacionales que presentaba el avión, fue posible preparar un último curso de habilitación a 4 Oficiales Pilotos en 1979, pero el fin de estos aviones estaba a la cuadra.

Como hecho anecdótico no podemos dejar de resaltar dos interacciones que tuvo uno de nuestros autores con el Vampire, el Alumno de la Escuela de Especialidades, Julio Arróspide:

"A mediados de 1978 un grupo de Alumnos del Primer Año de la Escuela de Especialidades habíamos sido entrenados como Observadores Terrestres y habíamos realizado una práctica en Cerro Moreno en agosto de ese mismo año, siendo desplegados al interior del desierto de Atacama. Fueron muchas las anécdotas en esa breve preparación que recibimos. Como aviadores, habíamos volado por primera vez y también disfrutamos los traslados en el helicóptero Sikorsky S-55. Sin embargo, el destino nos tenía reservada una experiencia de vida que nos marcó para siempre. Ahora era diciembre y a pocos días de irnos de vacaciones, el día martes 12 suena la alarma de la Escuela y se llama a formar. Se ordena a quienes habíamos sido preparados como Observadores Terrestres que debíamos recoger toda nuestra ropa disponible y abordar los aviones DC-6B que estaban estacionados en la losa de la Escuela. Destino: Antofagasta. La situación con Argentina estaba al límite y sólo había que esperar que comenzaran las hostilidades. Fuimos desplegados al día siguiente en medio del Desierto de Atacama, en un cerro de 11.400 pies, con alimento y agua para un par de semanas. Era media mañana del día 18 de diciembre cuando empezamos a escuchar el ruido de un reactor. Asustados vimos una estela de condensación de un avión que se elevaba lentamente. Había empezado la guerra y nos estaban atacando los argentinos, pensábamos. De pronto vimos cómo aparecen dos estelas de condensación de otros dos aviones en dirección opuesta al primero. Seguramente íbamos a ser testigos de un combate aéreo, pero de pronto el primer avión se devuelve, en tanto que los otros dos aviones giran hacia su izquierda y comienzan a montar. En ese momento pudimos observar un objeto brillante en forma de pirámide invertida (OVNI), vaya sorpresa, no eran los argentinos. Lo que no sabíamos es que ese avión era un Vampire que se encontraba desplegado en Calama y había despegado para interceptar el contacto que se había advertido. Las comunicaciones con el Centro de Operaciones Aéreas (COA) se interrumpieron justo en ese momento y el radar de Antofagasta no pudo detectar al Vampire, menos sus intenciones. Una vez que se restablecieron las comunicaciones, el radar detectó un blanco y despegaron 2 F-5E para interceptarlo. Una vez en vuelo, los pilotos de los F-5 pudieron identificar al Vampire y se comunicaron con su tripulación compuesta por el Capitán Luis Lira B. y el Subteniente Reinaldo Mella G., quienes indicaron a los pilotos de los F-5 cuál era el motivo de la interceptación. Décadas después, un programa de televisión recreó esta experiencia y entrevistó a sus protagonistas."

"Era 1979 y ocupaba uno de los primeros lugares en rendimiento académico de mi curso, por lo cual fui escogido para realizar mi práctica profesional en el avión de mis sueños, el Hawker Hunter. Fue el Grupo de Aviación N° 8 en la Base Aérea de Cerro Moreno en donde sentiría el ruido del motor de partida del Hunter y el olor a Isopropil Nitrato o Avpin y ser instruido en su ingeniería y todas las labores de mantenimiento preventivo y servicios del avión. Estando ya en la línea de vuelo pude observar un par de aviones más pequeños, alineados junto a los poderosos Hunters. Su forma y su doble deriva daban la sensación de cierta fragilidad y la larga cola de fuego durante la partida del motor hacía pensar que podrían incendiarse. Eran los últimos aviones Vampire operando sus últimas horas de vuelo en nuestra Fuerza Aérea. Pasaron unos días y nos entrenaron para poder despacharlos y preparar su cabina. El olor a cuero del respaldo de su asiento de eyección era igual al del Hunter. La disposición de los instrumentos aparentemente había sido al azar, al igual que en el Hunter, razón por la cual se usaba como avión de transición antes de realizar el curso en el Hunter. Al finalizar del curso se nos iba a premiar con un vuelo en el Vampire por obtener los mejores rendimientos, pero algo relacionado con la seguridad de vuelo y nuestra condición de Alumnos, impidió que hubiésemos volado en el primer reactor de combate de la Institución, habría sido todo un privilegio."

Últimos días del Vampire y su preservación histórica

El 31 de diciembre de 1980 el Alto Mando ordenó el retiro del servicio de los Vampires que quedaban en vuelo y se realizó una ceremonia en Cerro Moreno para tal efecto, el mismo día. Sin embargo, los aviones J-305 y J-307 fueron trasladados a Santiago para realizar un último vuelo, el día 21 de marzo, para el desfile aéreo del 51° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile. El día 20 de marzo fueron despedidos por el recién nombrado Comandante en Jefe de la Primer Brigada Aérea, General de Brigada Aérea (A) Sr. Sergio Contardo Flores, quien fuera comandante del Grupo de Aviación N° 4 y quien creara la Escuela Táctica en Iquique. Los aviones fueron tripulados por el Capitán Nibaldo Jorquera, el Capitán Pedro Uhart R., el Teniente Carlos Bertens U. y el Subteniente Luis Elorza G., apoyados por el C-47 N° 968 que transportaba al personal de mecánicos y especialistas. Así ese día 21 de marzo, los Vampires realizaron su último vuelo, cerrando uno de los capítulos más notorios de la historia de los Jets de Combate de la Fuerza Aérea de Chile.

Fotografía del último vuelo de los Vampires J-305 y J-307, el 21 de marzo de 1981. Sus pilotos: Teniente Nibaldo Jorquera D., Subteniente Luis Elorza G. (QEPD), Subteniente Carlos Bertens U. y Teniente Pedro Uhart R. (QEPD). **Fuente: MNAE.**

Afortunadamente, quedaron varios ejemplares T.11 y T.22 en buenas condiciones para ser preservados en distintas unidades de la Fuerza Aérea y en el Museo Aeronáutico. Lamentablemente no se preservó algún modelo T.55, lo cual habría sido muy importante para el patrimonio histórico.

Uno de los aviones T.22 preservados, el J-310, fue donado a la Municipalidad de la Cisterna y puesto como monumento en la plaza General Nino Bianchi, ubicada en el Paradero 25 de la Gran Avenida José Miguel Carrera. Lamentablemente fue destruido parcialmente por un atentado explosivo el día 27 de marzo de 1986. Sus restos fueron almacenados por un tiempo en el Museo Aeronáutico y actualmente quedan sólo algunos de sus componentes. Actualmente se encuentran conservados los siguientes aviones Vampire:

#	Avión	Modelo	Destino/Ubicación
1	J-302	T.11	Monumento en la Base Aérea Los Cóndores.
2	J-304	T.11	Monumento en la Base Aérea Cerro Moreno.
3	J-306	T.22	Preservado en el Museo Aeronáutico.
4	J-307	T.22	Preservado en el Museo Aeronáutico.

El avión J-307 después del trabajo de restauración, en este caso representando el T.55 J-01, con la primera insignia del Grupo N° 7. **Autor: Alvaro Romero P.**

El Vampire J-306, preservado del Museo Histórico en la FIDAE 2006. **Autor: Raúl Zamora M.**

Misterioso Vampire en la Chimba. De acuerdo a los registros, este avión no pertenecería a la flota de aviones adquiridos por la FACh y se ha convertido en una fuente de especulaciones al respecto. El Grupo N° 8 develó el misterio. Autor: Raúl Zamora M.

Pérdidas de material de vuelo y accidentes mayores

La operación del Vampire a lo largo de 26 años no estuvo exenta de accidentes e incidentes. El primero y quizás más anecdótico fue pérdida del primer Vampire, que recayó en el primer avión que voló en Chile, el J-03. Este avión apenas tenía algo más de 30 horas de vuelo cuando el día 7 de septiembre de 1954, mientras el Capitán de Bandada Sergio Girardi realizaba una práctica de vuelo, experimentó un spin plano invertido. Pese a que aplicó el procedimiento para recuperar el control del avión, no pudo lograrlo y a escasos 5.000 pies, abandonó el avión, abriendo su paracaídas, resultando ileso. Lo anecdótico de esta situación fue que tuvo que salir del avión por sus propios medios, ya que el Vampire aún no contaba con asientos de eyección. Sus colegas mencionaban que a falta del asiento de eyección uso la "Fuerza Girardi", ya que era conocido por su fuerza física.

Pasaron 22 años para que ocurriera un nuevo accidente, en este caso uno fatal. Afectó al avión J-308 de dotación del Grupo N° 4 y en donde murieron el Teniente Luis Cabrera V. y el Subteniente Marcos Loyola V., mientras realizaban un vuelo de entrenamiento, estrellándose sobre el terreno en las cercanías de Putre. El último accidente y que también le quitó la vida un joven piloto de dotación del Grupo N° 8, fue el 25 de mayo de 1979 y afectó al avión J-311, muriendo el Teniente Hugo Fica C.

#	Fecha	Causal	Avión	Unidad	Piloto	Eyección	Resultado
1	07-09-1954	PC	J-03	Grupo N° 7	CDB Silvio Girardi	*Manual	Ileso
2	24-04-1976	CT	J-308	Grupo N° 4	TTE Luis Cabrera V.	No	Fallecido
					STE Marcos Loyola V.	No	Fallecido
3	25-05-1979	CT	J-311	Grupo N° 8	TTE Hugo Fica C.	No	Fallecido

AF=Aterrizaje Forzoso; CA=Colisión Aérea; CT=Colisión con el Terreno (Tierra o mar); EM=Explosión Munición; FT=Falla Técnica; FO=Flame-Out (Apagado motor); GL=G-LOC (Pérdida de Conciencia por G's); PC=Pérdida Control.

* El escape del Capitán Girardi del avión J-03 no se considera una eyección.

Fotografía en vuelo del malogrado Vampire N° J-311, el que se accidentara 25 de mayo de 1979, falleciendo su piloto, Teniente Hugo Fica C. (QEPD). **Fuente: MNAE.**

Resumen de características y flota

#	N° FACh	N° Fábrica	Modelo	Inicio Servicio	Término Servicio
1	J-01 – J-300	15414	T.55	25-06-1954 – G.7	30-11-1972 – G.8
2	J-02 – J-301	15415	T.55	25-06-1954 – G.7	31-12-1980 – G.8
3	J-03	15452	T.55	25-06-1954 – G.7	07-09-1954 – G.7 – Destruido en accidente.
4	J-04 – J-302	15470	T.55	25-06-1954 – G.7	30-11-1972 – G.8
5	J-05 – J-303	15475	T.55	25-06-1954 – G.7	30-11-1972 – G.8
6	J-304	15798	T.55	05-09-1957 – G.7	30-11-1972 – G.8
7	J-302	15272	T.11	10-11-1972 – G-8	17-06-1977 – G.4 – Monumento en la B.A. Los Cóndores.
8	J-303	22268	T.11	10-11-1972 – G-8	17-06-1977 – G.4
9	J-304	15597	T.11	10-11-1972 – G-8	11-08-1976 – G.4 – Monumento en la B.A. Cerro Moreno.
10	J-305	40252	T.11	10-11-1972 – G-8	31-12-1980 – G.8 – Donado a la Fuerza Aérea de Egipto.
11	J-306	45362	T.22	10-11-1972 – G-8	31-12-1980 – G.8 – Preservado en el Museo Aeronáutico.
12	J-307	45308	T.22	10-11-1972 – G-8	31-12-1980 – G.8 – Preservado en el Museo Aeronáutico.
13	J-308	45355	T.22	10-11-1972 – G-8	28-04-1976 – G.4 – Destruido en accidente.
14	J-309	45349	T.22	10-11-1972 – G-8	17-06-1977 – G.8
15	J-310	41510	T.22	10-11-1972 – G-8	31-12-1980 – G.8
16	J-311	45040	T.22	10-11-1972 – G-8	24-05-1979 – G.8. – Destruido en accidente.

Evolución de los Esquemas de Pintura

A lo largo del servicio de los Vampire en la Fuerza Aérea de Chile, utilizaron pocas variaciones en sus esquemas de pintura. La primera partida de aviones modelo T.55 utilizó un esquema metálico para todas sus superficies. Los estabilizadores verticales fueron pintados en color azul con la característica estrella blanca, en ambos lados de cada estabilizador. En los lados externos de su doble deriva (Boom) se pintaron los numerales con el prefijo J en un tamaño proporcional a la delgada superficie de cada deriva. En tanto que en las superficies de las alas fueron pintados los numerales de un tamaño grande y el correspondiente escudo de la FACh. Algunos aviones usaron la primera insignia no oficial del Grupo N° 7, un círculo representando un combate de box en las nubes, entre los personajes animados Tom y Jerry.

El segundo esquema usado fue el que tenía el avión T.55 J-304 que reemplazó al J-03. Este esquema era el usado por la RAF, en tonos color verde oscuro y gris para las superficies superiores y color gris claro para las superficies inferiores. Al igual que en el resto de los aviones, le fueron pintados de color azul los estabilizadores verticales con la estrella blanca. Los numerales para el fuselaje y alas fueron de las mismas características de los primeros aviones.

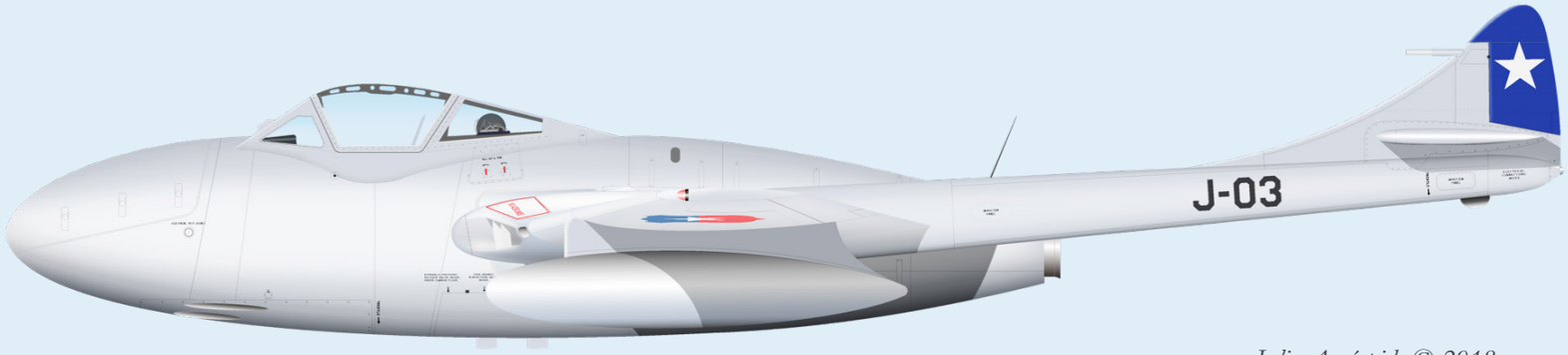
En 1965 los Vampires fueron destinados al Grupo de Aviación N° 8, manteniendo los esquemas originales, pero agregando la insignia oficial del Grupo en el fuselaje, debajo de la canopy. También se pintaron numerales en la proa de los aviones para su rápida identificación en la línea de vuelo. La flota mantuvo estos esquemas hasta principio de los años 70, en que algunos aviones de la primera partida aún prestaban servicio en el Grupo de Aviación N° 8 y que al mismo tiempo se recibía la partida de aviones T.11 y T.22. Los aviones recién llegados conservaron por un tiempo sus esquemas y numerales de la RAF y la Royal Navy, respectivamente, con los numerales chilenos sobrepintados. Dada esta situación, fue el momento en aplicar un esquema estándar y más ad-hoc a la zona desértica en donde operaban y se pintaron algunos aviones con una primera versión del esquema en un camuflaje de color arena con manchas de color marrón para las superficies superiores y color celeste para las inferiores. Se mantuvo el color azul y la estrella blanca para los estabilizadores verticales, en tanto que los numerales se mantuvieron para el fuselaje, pero su aplicación en las alas fue reducido de tamaño. Antes de su destinación al Grupo de Aviación N° 4, todos los aviones en operación tenían aplicados un esquema desértico con pequeñas variaciones en la aplicación de las manchas. La efectividad de la aplicación del mimetismo escogido fue puesta en duda, ya que según los mismos pilotos de los Vampires y de pilotos de otros aviones con que operaban, los aviones eran fácilmente distinguibles desde distintas posiciones, lo que tácticamente era una desventaja.

Durante la operación de los Vampires en el Grupo de Aviación N° 4, se aplicó una pequeña variación en la terminación de las manchas de la sección de nariz, con reducción en sus ondulaciones o sin ellas y la aplicación de la insignia del Grupo N° 4, consistente círculo rojo en un vampiro con un corvo. El diseño de este emblema tuvo su origen en el rol de apoyo aéreo estrecho que brindaba el Grupo N° 4 al Ejército y el efecto del "Corvo" que produciría en la fuerzas terrestres peruanas. Esta fue la segunda versión de este esquema. Algunos historiadores han sugerido algunos nombres para estas variaciones de estos esquemas, como camuflaje "Cerro Moreno" y camuflaje "Chucumata", pero no hay registros de que hayan sido oficialmente referidos por esos nombres.

Uno de los Vampires del Grupo N° 8 con su esquema de camuflaje desértico. **Vía Raúl Zamora M. (Autor desconocido).**

El Vampire en Perfiles

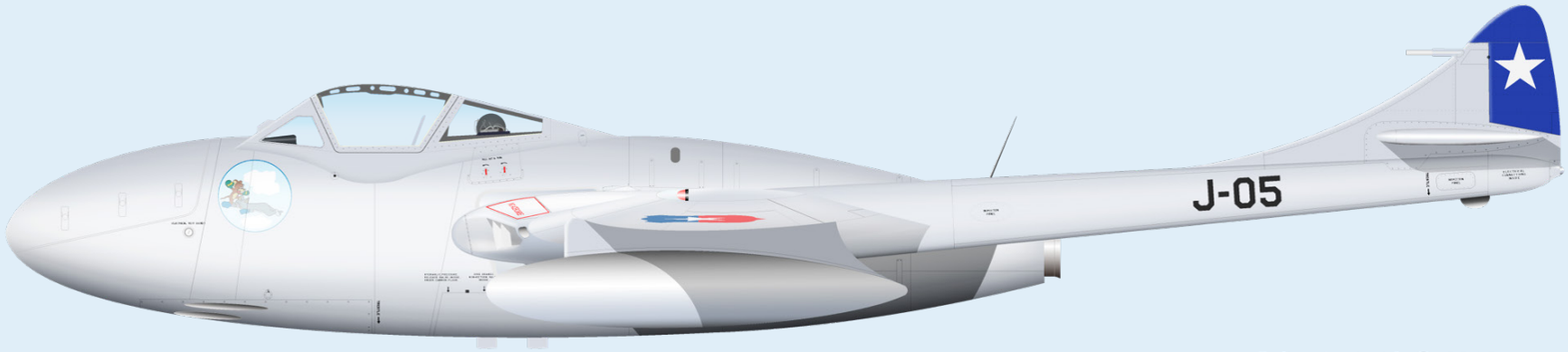
001 - Vampire T.55 J-03 del Grupo N° 7, Base Aérea Los Cerrillos, Santiago, 1954.



Julio Arróspide © 2018

Es el Vampire más famoso, ya que fue el primer jet de combate en surcar los cielos chilenos en las manos del piloto de pruebas de De Havilland, George Errington, el 28 de abril de 1954, en la Base Aérea Los Cerrillos. El 30 de abril, el Comandante de Escuadrilla (A) René Ianiszewsky Courbis se inscribió en la historia de la Aeronáutica Nacional al ser el primer piloto de la Fuerza Aérea de Chile en volar un Jet de Combate en territorio chileno. Sin embargo, con apenas 30 horas de vuelo, este avión se accidenta el 07 de septiembre de 1954, cuando el Capitán de Bandada Silvio Girardi realizaba un vuelo de entrenamiento. El avión experimentó un spin plano invertido, obligando al piloto a salir del avión por sus propios medios, ya que en ese entonces los Vampires no contaban con asientos de eyección.

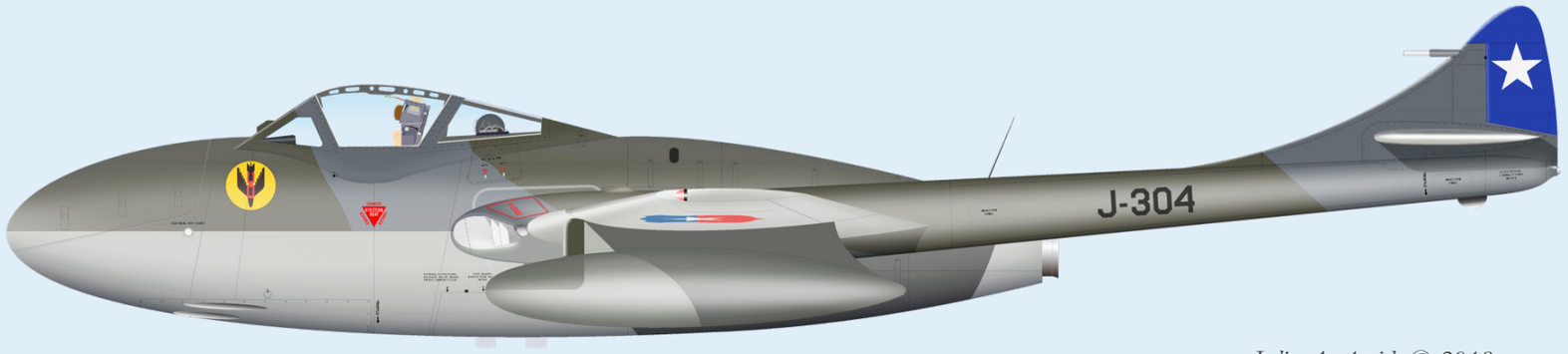
002 - Vampire T.55 J-05 del Grupo N° 7, Base Aérea Los Cerrillos, Santiago, 1956.



Julio Arróspide © 2018

Entregado a la Fuerza Aérea de Chile en 1953, es dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 el 25 de junio de 1954. A fines de 1955 se le aplica el primer emblema no-oficial en su proa, con la figura de un combate de box entre los famosos personajes de historietas animadas, Tom y Jerry. El 22 de marzo de 1957 es re-matriculado como J-303. A principios de 1965 es reasignado al Grupo de Aviación N° 8. El 30 de noviembre de 1972 es dado de baja, habiendo acumulado 1.295:10 horas de vuelo. Durante su vida operativa siempre usó el acabado metálico original hasta su retiro del servicio. Durante su operación en el Grupo N° 7, los mecánicos lo llamaban “Súper Five”.

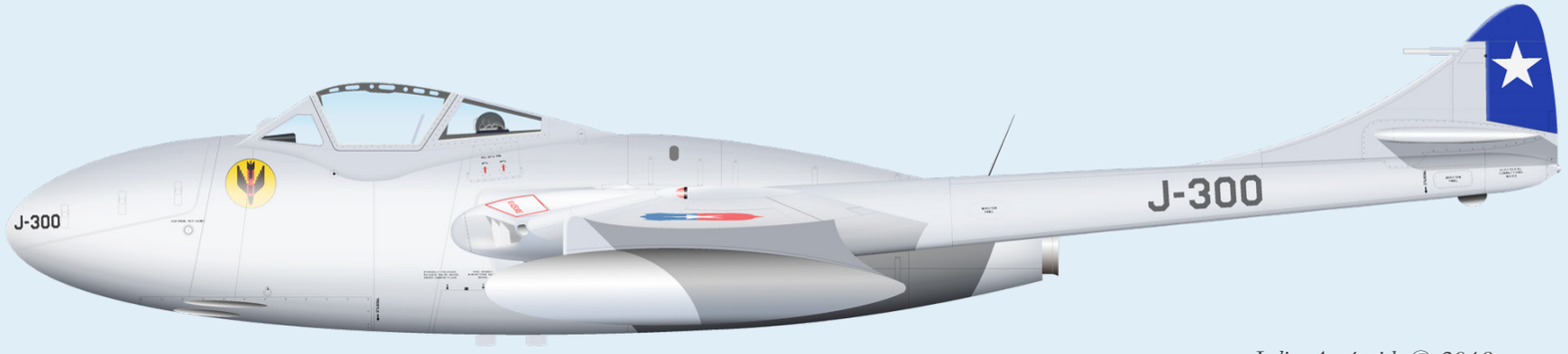
003 - Vampire T.55 J-304 del Grupo N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1966.



Julio Arróspide © 2018

Este avión reemplazó al J-03 accidentado en 1954. Correspondía a un demostrador con el cual De Havilland promocionó las bondades de este avión a través de Sudamérica. Fue construido en 1954 en De Havilland Broughton, recibiendo la matrícula G-5-11 y posteriormente la matrícula civil G-AOXH. Después de visitar Chile en 1956, se realizaron las gestiones para su compra, concretándose en 1957. Fue dado de alta en el Grupo N° 7 y se constituyó como el único avión Vampire con asientos de eyección. Mantuvo su esquema de pintura verde-gris de la RAF y fue transferido al Grupo N° 8 en febrero de 1965 hasta ser dado de baja el 30 de noviembre de 1972, siendo uno de los primeros aviones originales (Reemplazo en este caso) en recibir el esquema desértico, un tanto distinto al del resto de la flota.

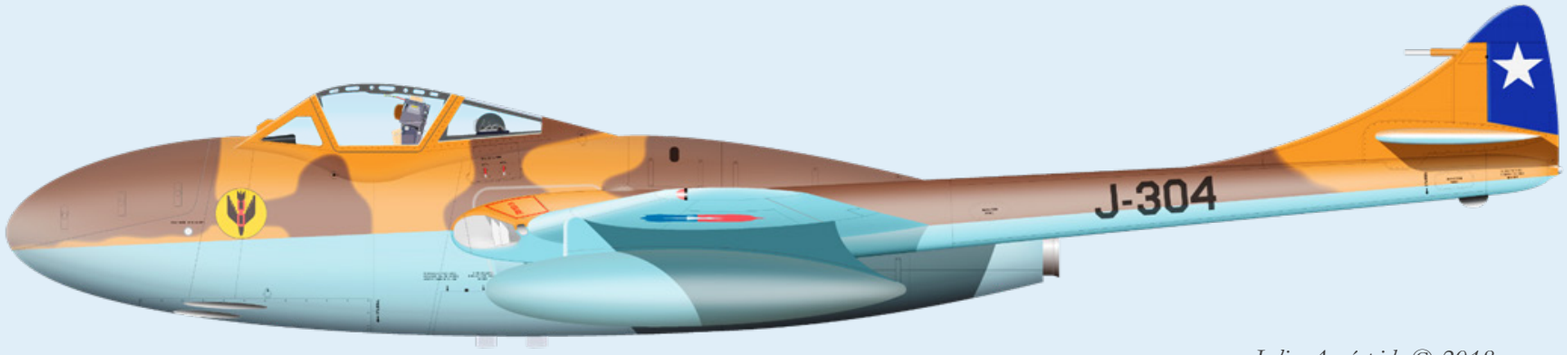
004 - Vampire T.55 J-300 del Grupo N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1965.



Julio Arróspide © 2018

Parte de los 5 aviones adquiridos en 1953, este avión fue construido en De Havilland Broughton con el c/n 15414 y dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 el 25 de junio de 1954. Se re designa como J-300 el 22 de marzo de 1965. En febrero de 1965 es transferido al Grupo de Aviación N° 8 en la Base Aérea de Cerro Moreno. Es dado de baja el 30 de noviembre de 1972 por Resolución E-69 del 05 de enero de 1973, luego de haber cumplido 1.397:25 horas de vuelo. Este avión no alcanzó a recibir el esquema de camuflaje desértico durante su operación en el Grupo N° 8. Su último vuelo operativo importante lo realizó en junio de 1972, realizando un ataque simulado a las instalaciones del Grupo N° 1 en Iquique, junto a aviones B-26.

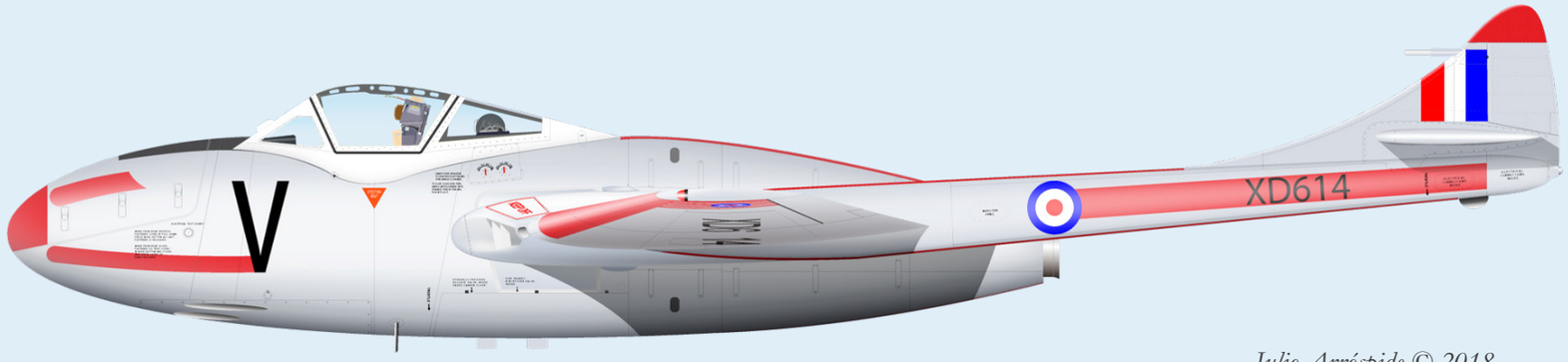
005 - Vampire T.55 J-304 del Grupo N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1972.



Julio Arróspide © 2018

Este avión durante su operación en el Grupo N° 8 fue uno de los más utilizados por ser el único en tener radio-compás y asientos eyectables. En el año 1967 fue empleado en el Proyecto META (Modificación Experimental del Tiempo Atmosférico), utilizando un sistema para esparcir yoduro de plata sobre las nubes para paliar las sequías de esos años. Su último vuelo operativo importante lo realizó en junio de 1972, junto a los aviones J-300 y J-303, realizando un ataque simulado a las instalaciones del Grupo N° 1 en Iquique, junto a aviones B-26. Es dado de baja el 30 de noviembre de 1972 por Resolución E-69 del 05 de enero de 1973, luego de haber cumplido 1.295:25 horas de vuelo. Fue uno de los únicos aviones originales, en este caso reemplazo de uno de ellos, en recibir la primera versión del esquema desértico.

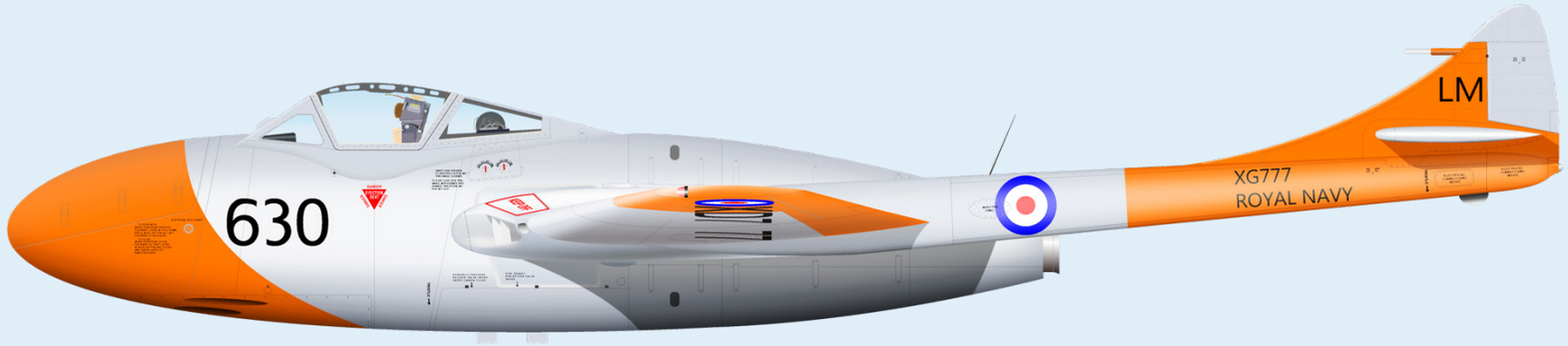
006 - Vampire T.11 N° XD614 del 7° Escuadrón de Entrenamiento de la RAF, Base Aérea Middleton St. George, Inglaterra, 1970.



Julio Arróspide © 2018

Modelo T.11, construido en De Havilland Broughton. Entregado a la RAF el 3 de febrero de 1955 y asignado al Escuadrón 8124W como XD614. Entre el 12 de enero de 1962 y el 07 de agosto de 1963 es asignado al Central Flying School en Little Rissington. Es comprado por la FACh el 10 de noviembre de 1972. Se le asigna la matrícula J-302. Es ensamblado en Cerro Moreno durante 1973 y asignado al Grupo N° 8. En marzo de 1975 es reasignado al Grupo N° 4. El 17 de junio de 1977 es dado de baja. Actualmente se conserva como monumento en la Base Aérea Los Cóndores.

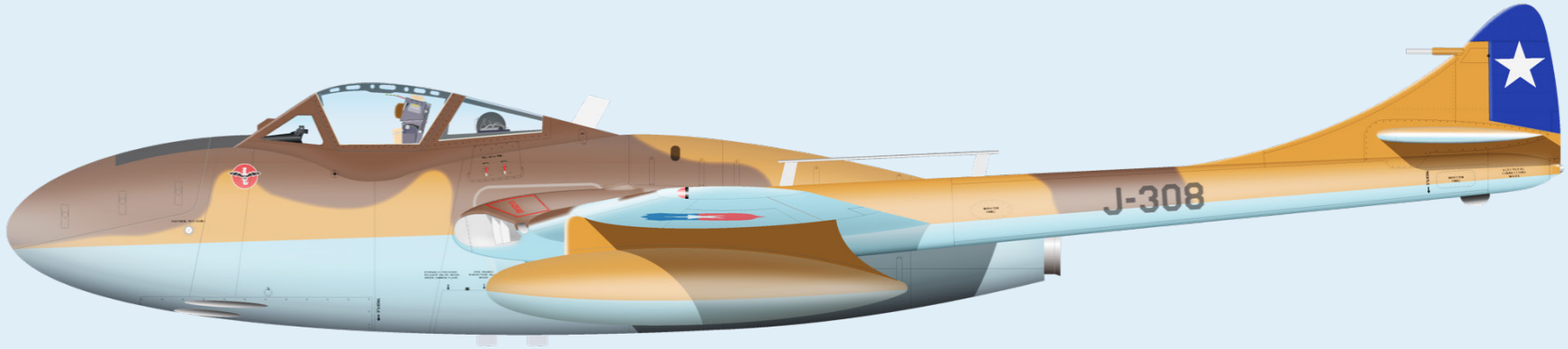
007 - Vampire T.22 N° XG777 del 7° Escuadrón de Entrenamiento de la Royal Navy, Base Aérea Middleton St. George, Inglaterra, 1966.



Julio Arróspide © 2018

Parte de la segunda partida de aviones Sea Vampires ordenadas a De Havilland por la Royal Navy, fue entregado por Christchurch y arribó a la Estación Aérea de la Armada Real de Lossiemouth el 25 de mayo de 1955 como XG777, c/n 45362, N° Construcción 241. Operó en varios escuadrones de segunda línea para conversión a Jet de los pilotos de la Royal Navy. El 19 de agosto de 1970 es retirado del servicio, siendo preservado en la 5ª Unidad de Mantenimiento de Kemble. Es adquirido por la FACh el 10 de noviembre de 1972 y matriculado como J-306. Es dado de alta en el Grupo N° 8 en 1973. En 1975 es transferido al Grupo N° 4 y retorna al Grupo N° 8 en 1977. El 31 de diciembre de 1980 es dado de baja y es donado al Museo Aeronáutico, en donde se encuentra en exhibición.

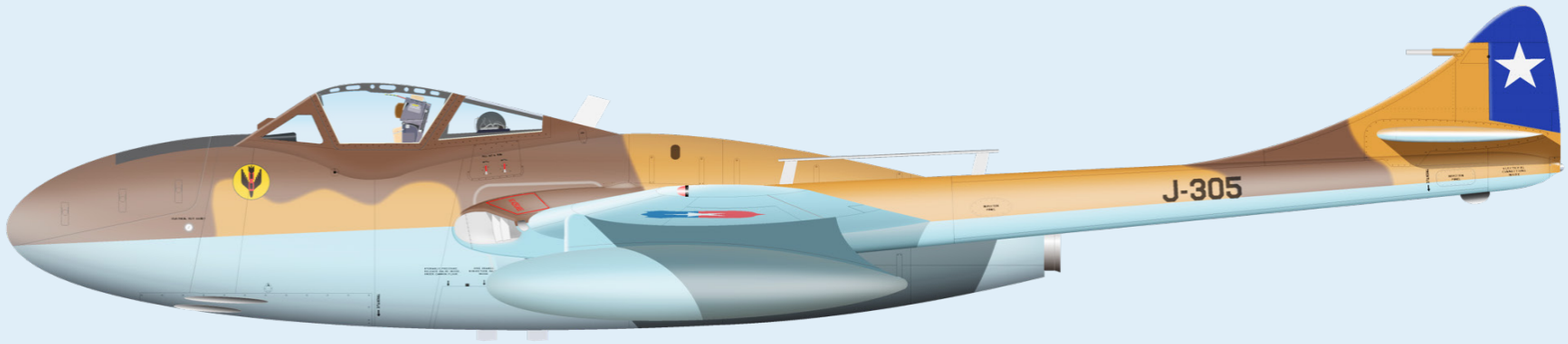
008 - Vampire T.22 J-308 del Grupo N° 4, Base Aérea Los Cóndores, Iquique, 1975.



Julio Arróspide © 2018

Sea Vampire T-22, fabricado en De Havilland Christchurch, c/n 45355, N° Construcción N° 236. Recibido por la Royal Navy el 30 de marzo de 1955, matrícula XG772. Al ser retirado del servicio es vendido a HSAL. Adquirido por la FACh el 10 de noviembre de 1972, con matrícula J-308. Dado de alta en el Grupo de Aviación N° 8 en 1973. En marzo de 1975 es transferido al Grupo de Aviación N° 4. Resulta destruido en un accidente el 28 de Abril de 1976 en el cordón cordillerano de Putre durante un ejercicio de apoyo al Ejército, muriendo sus tripulantes, Teniente Luis Cabrera V. y Subteniente Marcos Loyola V.

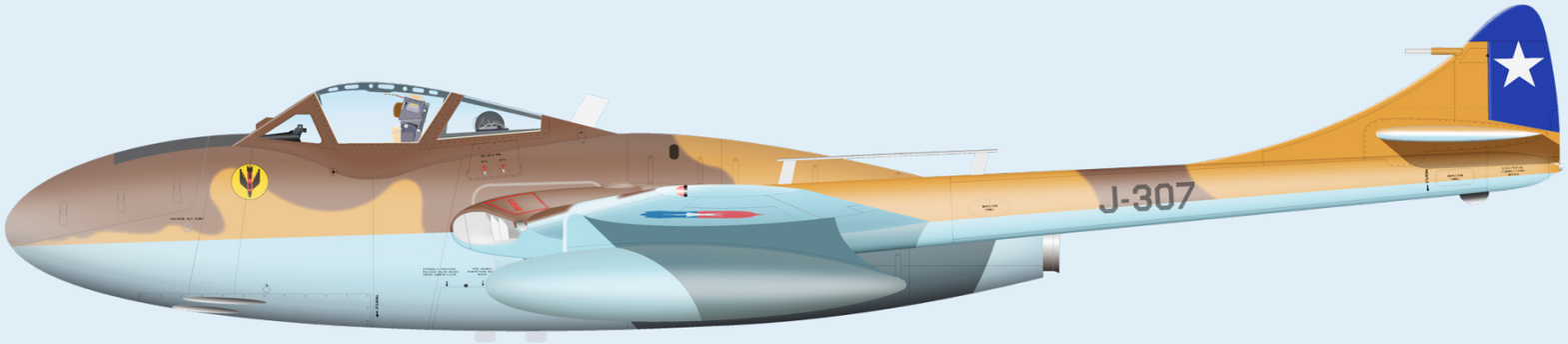
009 - Vampire T.11 J-305 del Grupo N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1978.



Julio Arróspide © 2018

Avión Vampire modelo T.11 construido en De Havilland Hatfield, c/n 15099, N° Construcción 24. Fue entregado a la RAF el 18 de marzo de 1953 con la matrícula WZ512. Operó en el 4th Flying Training School en la Base Aérea Worksop y en el 7th Flying Training School de Church Fenton. Es adquirido por HSAL y posteriormente vendido a la FACh como J-305 y dado de alta en el Grupo de Aviación N° 8 en 1973. En 1975 es transferido al Grupo de Aviación N° 4 y retorna en 1977 al Grupo N° 8. Es dado de baja el 31 de diciembre de 1980 y realiza su último vuelo el 21 de marzo de 1981 junto al avión J-307. Es donado al Museo Aeronáutico y posteriormente a la Fuerza Aérea de Egipto.

010 - Vampire T.22 J-307 del Grupo N° 8, Base Aérea El Bosque, Santiago, 1981.



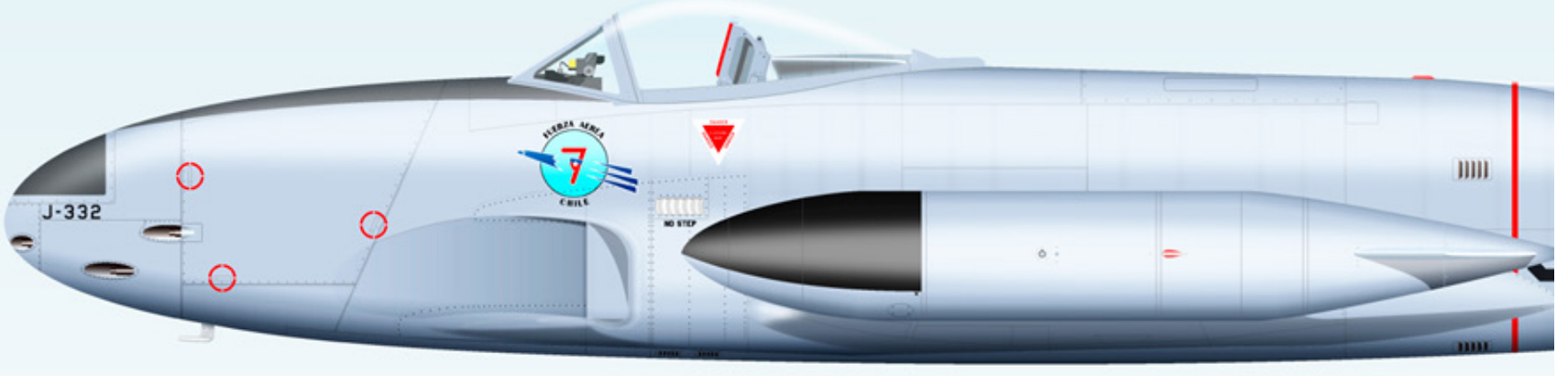
Julio Arróspide © 2018

Avión Sea Vampire modelo T.22, construido por De Havilland Christchurch, c/n 15508, N° Construcción 199. Entregado a la Royal Navy como XA166 el 22 de julio de 1956. Operó en el Escuadrón 706 con el código LM-603. El 19 de agosto de 1966 es retirado del servicio y preservado en la 5ª Unidad de Mantenimiento en Kemble. El 27 de octubre de 1972 es adquirido por HSAL y posteriormente vendido a la FACh con el numeral J-307. Es dado de alta en el Grupo de Aviación N° 8 en 1973 y en 1975 es transferido al Grupo de Aviación N° 4. En 1977 retorna al Grupo n° 8 para ser dado de baja el 31 de diciembre de 1980. Participa en el último vuelo de los Vampires junto al J-305 en el aniversario de la FACh, el 21 de marzo de 1981.

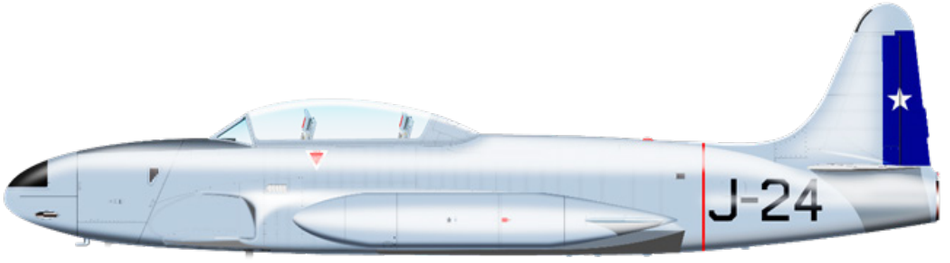
Lockheed F-80C/T-33A/RT-33A Shooting Star

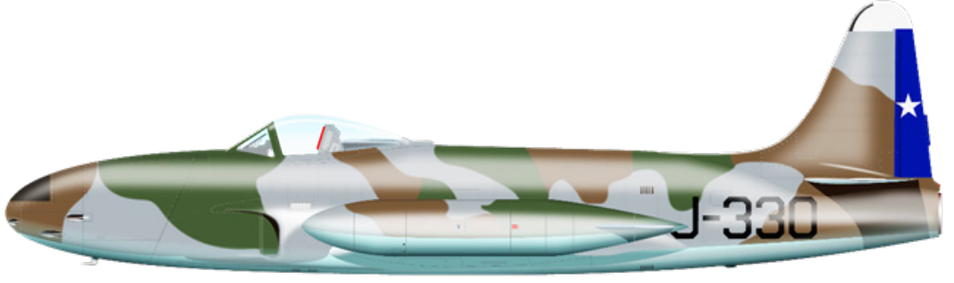
Estrellas fugaces en el Cielo

Servicio en la Fuerza Aérea de Chile desde 1956 a 1973



Estrellas Fugaces en el Cielo





Primeros T-33A recibidos por el Grupo de Aviación N° 7, con sus primeras identificaciones de 2 números. **Fuente: FACh.**

El Programa de Asistencia Militar (P.A.M.)

La compra de los aviones Vampires a Inglaterra debe haber tenido algún efecto en las autoridades Norteamericanas y al poco tiempo de la llegada de los Vampires, ofrecieron un paquete de armas que incluía aviones Lockheed T-33A, gratuitos, todo dentro del programa de asistencia militar a los países del continente (PAM). Así en 1956, la Fuerza Aérea recibía sus primeros 4 aviones Lockheed T-33A Shooting Star.

Vida anterior del F-80C N° J-331, como FT-801 del Escuadrón de Combate N° 25 de la USAF, estacionado en la Base Aérea de Itazuke, Japón, 1950. **Fuente: USAF.**

El F-80C FT-542 (J-341) preparándose para una nueva misión de bombardeo, durante la Guerra de Corea. **Fuente: LIFE.**

Servicio en el Grupo de Aviación N° 7

El día 18 de octubre de 1956 arriban 8 aviones Lockheed T-33A Shooting Star a la Base Aérea de los Cerrillos, casa de los Jets Vampires del Grupo de Aviación N° 7. Estos aviones habían sido trasladados por tripulaciones de la USAF y 4 aviones eran para la Fuerza Aérea de Chile y los restantes para la República del Uruguay. Los aviones eran nuevos y eran cedidos a nuestra Fuerza Aérea como parte del Programa de Asistencia Militar (PAM), que el gobierno de Estados Unidos promovía a los países de América para proveer tecnología moderna y de alguna manera mantenerlos como aliados y hacer frente a la escalada del bloque de la Unión Soviética en lo que se conoció como "Guerra Fría". Los aviones T-33A eran nuevos y venían con esquema metálico con numerales de la USAF, del TR-450 al TR-453. Una vez que fueron dados de alta en el Grupo de Aviación N° 7, le fueron agregados las matrículas J-21 al J-24. El Grupo N° 7 recibió en total 32 aviones Shooting Star: 18 F-80C, 12 T-33A y 2 RT-33A, en al menos unas 5 entregas entre 1956 y 1964. Excepto por los primeros 4 aviones T-33A, el resto de los aviones eran ex USAF y varios de ellos habían participado en la Guerra de Corea.

Estos aviones marcaron un hito importante en el desarrollo en el arma de combate de la FACh y pusieron un balance disuasivo en la región. Pero no sólo la nueva tecnología fue el impulso de esta nueva arma, sino que también el entrenamiento provisto por el esquema de instrucción y mantención de los pilotos norteamericanos. La rigurosidad de la instrucción y entrenamiento, con un detallado análisis de las misiones a realizar, antes y después del vuelo, permitieron a la FACh alcanzar estándares desconocidos hasta esa fecha, ejecutando programas de entrenamiento en donde los pilotos debían realizar una cantidad de horas y tipos de misiones específicas para poder mantener sus niveles de eficiencia. Esto impactó principalmente en la seguridad de vuelo.

Así, las tripulaciones del Grupo N° 7 estuvieron a la par de sus instructores norteamericanos, lo que dio paso para que se formara la primera Escuadrilla de Acrobacia oficial de la FACh, los "Cóndores de Plata". Liderados por el entonces Capitán Carlos Desgroux C., formó un sólido equipo de pilotos, desarrollando rutinas que deleitaron a los entusiastas de la Aviación y al público en general, desde su creación en 1958 hasta 1967, fecha de su disolución, logrando el propósito de dar a conocer el trabajo profesional que se realizaba con estos aviones y crear conciencia aérea.

Pilotos de una de las agrupaciones del "Los Cóndores de Plata": Arturo Silva L., Hernán Pérez de T., Oscar Cortés O., Gustavo González P. y Fernando Silva C. **Fuente: Museo Aeronáutico**.

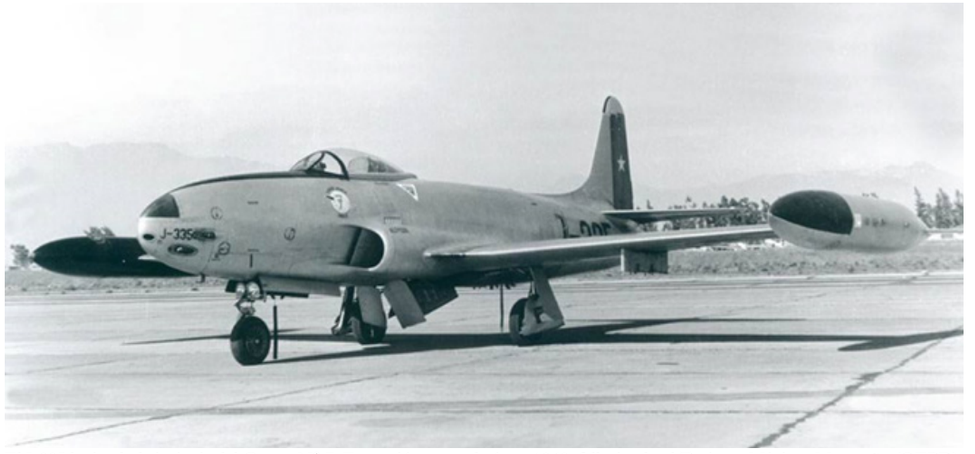
En marzo de 1960, el Grupo N° 7 fue invitado a participar en un ejercicio combinado de unidades aéreas y terrestres entre países americanos, denominado "Bayan Tree II". En el ejercicio, desarrollado en el Canal de Panamá, participaron el Ejército de los Estados Unidos con la famosa División Aerotransportada N° 82, representantes de los ejércitos de Brasil, Colombia y Panamá. En tanto que con medios aéreos participó el Air Transport Command de la USAF con aviones C-123 y C-130, el Tactical Air Command de la USAF con aviones F-100, WB-66 y KB-50, Perú con una escuadrilla de aviones F-80 y Chile con 5 aviones F-80C y 2 C-47. La agrupación estuvo a cargo del Comandante de Grupo Juan Solminihac A. y desarrollaron 28 misiones durante los 2 días de duración del ejercicio, con un resultado de un 100%, lo que sorprendió a las autoridades norteamericanas y dio lugar a que el Grupo N° 7 recibiera la condecoración "Commendation" de la USAF.

Una de la pocas fotografías de la operación de los F-80C del Grupo N° 7 en el ejercicio "Bayan Tree II, en este caso el J-335. **Fuente: Museo Aeronáutico**.

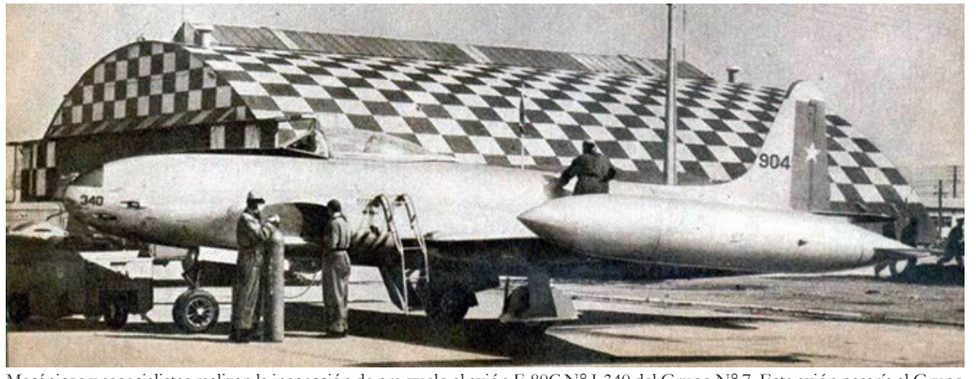
A pesar del riguroso entrenamiento que realizaban los pilotos del Grupo N° 7, no estuvieron ajenos a la desgracia y el 18 de noviembre de 1960, el Subteniente David Cifuentes B., pierde la vida al estrellarse en el avión J-343, mientras realizaba prácticas de acrobacia, producto de una desorientación espacial. A fines de 1960 se crea la primera insignia oficial del Grupo , diseño del Teniente Mario Jiménez V. y que fue aplicada a los aviones en el lado izquierdo del fuselaje, debajo del parabrisas.

Al año siguiente se realiza el primer traslado a la Base Aérea de Chabunco en Punta Arenas, una vez inaugurada su pista de concreto. En marzo de 1967 se realiza la última presentación de los "Cóndores de Plata", después de 9 años de continuas presentaciones a lo largo del país, marcando un epílogo de lo que se veía venir para el Grupo N° 7, la llegada del poderoso Hawker Hunter.

Ese mismo mes se transfieren 10 aviones al Grupo de Aviación N° 12 (6 F-80C y 4 T-33A) y en septiembre de ese año el Grupo N° 7 se queda sin material de vuelo, al transferir los restantes 12 aviones Lockheed al recientemente creado Grupo de Aviación N° 9 (3F-80C, 7 T-33A y los 2 RT-33A). Sin embargo, en diciembre de 1967, el Grupo N° 7 se inscribía nuevamente con un hito importante en la historia aeronáutica nacional, con la realización de los primeros vuelos de un avión Hawker Hunter en los cielos de Chile, pasando a la era transónica.



El J-335 luciendo la insignia del Grupo N° 7. Este avión se perdería en 1968, falleciendo el Teniente Máximo Maragaño (QEPD). **Fuente: Museo Aeronáutico**.



Mecánicos y especialistas realizan la inspección de pre-vuelo al avión F-80C N° J-340 del Grupo N° 7. Este avión pasaría al Grupo N° 12 en marzo de 1967. **Fuente: Museo Aeronáutico**.

Línea de vuelo del Grupo de Aviación N° 7 con la presencia de sus dos materiales de vuelo. **Vía Raúl Zamora M**.

Servicio en el Grupo de Aviación N° 9

Junto con la creación del Grupo de Aviación N° 9 en la Base Aérea El Tepual, el 27 de julio de 1967, el Grupo N° 7 cede la segunda partida de aviones de su dotación para la activación de este mítico Grupo de Combate, que posteriormente se conocería como "Panteras Negras". La primera partida había sido entregada en marzo de ese año al Grupo de Aviación N° 12. El primer Comandante del Grupo N° 9 fue el Comandante de Grupo Silvio Girardi A. y asumió el mando el 20 de agosto. La dotación de aviones estuvo compuesta por 3 aviones F-80C, 7 aviones T-33A y los 2 aviones RT-33A de reconocimiento. La misión del Grupo N° 9 se enfocó en la preparación de nuevos pilotos de combate y en la disuasión, mediante misiones de reconocimiento y de patrullaje del espacio aéreo bajo su control.

Durante una práctica de tiro, el 20 de marzo de 1968, el avión N° J-335, al mando del Teniente Máximo Maragaño G., experimenta la explosión prematura de uno de sus cohetes, obligando a su piloto a eyectarse. La eyección fue exitosa, sin embargo el piloto descendió sobre las heladas aguas del océano Pacífico, donde lamentablemente murió por hipotermia. A este accidente se sumó otro ocurrido durante una comisión del Grupo a Santiago en septiembre de 1968. Durante el despegue del avión T-33A J-319 desde la Base Aérea el Bosque, el avión sufre un flame-out del motor y se precipita a tierra sin que la tripulación pudiera eyectarse. El piloto, el Teniente Jorge Emberg C., logra sobrevivir, no así su copiloto, el Alférez René Catalán B.

La operación de los aviones Lockheed en este Grupo Operativo fue bastante breve, un poco más de tres años y esto se debió a que parte de la compra de la segunda partida de aviones Hunters en 1970, fue destinada a esta unidad. Por lo tanto, el material Lockheed fue reasignado al Grupo de Aviación N° 12, concentrando todos los "Shooting Star" operativos hasta esa fecha. Contrario a los aviones del Grupo N° 12, los aviones del Grupo N° 9 mantuvieron el esquema metálico original y sólo fueron camuflados cuando fueron transferidos al Grupo N° 12, en mayo de 1970.

El J-345 operando en la losa de la Base Aérea de El Tepual. **Fuente: Museo Aeronáutico**.

El T-33A N° J-315 del Grupo N° 9, carreteando en la losa de la Base Aérea el Tepual. **Fuente: Museo Aeronáutico**.

El T-33A J-320 estacionado en la losa del Grupo de Aviación N° 9. **Fuente: Museo Aeronáutico**.

Servicio en el Grupo de Aviación N° 12

El Grupo N°12 fue reactivado en 1967, después de 25 años de haber entrado en receso. Recibió 10 Shooting Star del Grupo N° 7 a partir de enero de 1965. Su llegada no pudo ser más oportuna, puesto que en noviembre de ese año un buque argentino hizo disparos a la torpedera "Quidora", por lo cual los aviones del Grupo fueron dispersados y preparados para entrar en acción, realizando patrullajes y vuelos de reconocimiento sobre la zona del incidente.

A comienzos de 1968, el Comandante de Escuadrilla Octavio Mardones, propone aplicar un esquema de camuflaje con pintura de tres tonos para las superficies superiores y de color celeste para las superficies inferiores. Se pintó un avión y se pudo comprobar la efectividad del mimetismo logrado con el novedoso camuflaje, razón por la cual se solicitó la autorización correspondiente para pintar todos los aviones de la flota. Sin embargo, si bien los aviones lucían impresionantes con sus camuflajes, la mayoría de los aviones comenzaron a experimentar problemas con el funcionamiento de sus motores, debido al uso de un combustible inadecuado.

En 1970, el Grupo recibe los Shooting Star del Grupo de Aviación N° 9, el cual comenzaba a operar los nuevos Hawker Hunters. El nuevo comandante del Grupo, Comandante de Grupo Hugo Sage promovió la formación de una escuadrilla acrobática, llamada "Los Tigres del Grupo 12" y que realizó algunas presentaciones, pese a restricciones operativas de los aviones.

Pero la caída de la cortina para los Shooting Star estaba próxima. Con su último comandante, Comandante de Grupo Eduardo Clavijo G., todos los F-80C fueron dados de baja en 1973, quedando en vuelo algunos T-33A y un RT-33A, pero con restricciones para sólo efectuar misiones de reconocimiento, dado el avanzado desgaste de sus células. Hubo una intención para realizar una mantención de las células de los T-33 mediante la adquisición de los kits correspondientes, sin embargo, limitaciones presupuestarias lo impidieron.

El 12 de diciembre de 1973 se realiza el último vuelo de un Shooting Star en Chile, avión que fue puesto en vuelo para la celebración del Día de la Aeronáutica, haciendo una pasada en solitario sobre la ciudad de Punta Arenas.

El F-80C J-333 del Grupo de Aviación N° 12, estacionado en la Base Aérea de Los Cerrillos. **Fuente: Museo Aeronáutico.**.

Fotografía de un T-33A del Grupo N° 12, a la llegada de una misión de instrucción en la Base de Chabunco. Obsérvese la insignia que usa uno de los pilotos, correspondiente al Grupo N° 8. **Fuente: Museo Aeronáutico**.

Preservación histórica de los Lockheed

Al igual que los aviones Vampire, las autoridades de la época se preocuparon de dejar vestigios del paso de estos formidables aviones en la Fuerza Aérea de Chile. Actualmente se encuentran conservados, en distintos estados y con distintos esquemas de pintura, 5 ejemplares: 2 F-80C y 3 T-33A:

#	Avión	Modelo	Destino/Ubicación
1	J-314	T-33A	Preservado en el Museo Aeronáutico.
2	J-317	T-33A	Base Aérea de Chabunco, Punta Arenas.
3	J-323	T-33A	Bahía Catalina, Punta Arenas.
4	J-324	T-33A	Base Aérea de Cerro Moreno, Antofagasta.
5	J-333	F-80C	Base Aérea de Chabunco, Punta Arenas.
6	J-342	F-80C	Museo Aeronáutico y del Espacio, Santiago.

El T-33A J-314 preservado en la Sala de Reactores del Museo Aeronáutico en 2011. **Autor: Andrés Contador**.

Al lado, el T-33A J-317 en la Base Aérea de Chabunco en 2011, con un esquema de pintura no oficial y con una restauración provisoria del plexi de la cabina. **Autor: Andrés Contador**.

El T-33A J-324, como monumento en la Base Aérea de Cerro Moreno, Antofagasta, en 2009. **Autor: Andrés Contador**.

El J-333 con el esquema original, preservado en la Base Aérea de Chabunco, Punta Arenas. **Autor: Dan Toro A**.

Pérdidas de material de vuelo y accidentes mayores

Los Shooting Star operaron por casi 17 años en la Fuerza Aérea de Chile y al igual que sus homólogos en distintas Fuerza Aéreas a través del mundo, sufrieron accidentes mayores que dejaron en el camino a tres Oficiales pilotos fallecidos.

El primer accidente fatal lo protagonizó el Teniente David Cifuentes B., de dotación del Grupo de Aviación N° 7 y que era piloto acrobático del team "Cóndores de Plata". El día 18 de noviembre de 1960, mientras realizaba una práctica de vuelo acrobático en el avión N° J-343, se estrella en las inmediaciones de Colina, presumiblemente producto de una desorientación espacial.

El 10 de noviembre de 1966, el Teniente Máximo Maragaño G., perteneciente al Grupo N° 7 y quien realizaba el traslado del avión J-347 desde Punta Arenas, después del primer despliegue de estos aviones a la zona Austral, realiza un aterrizaje de emergencia en Porvenir, después de experimentar problemas técnicos. El avión resulta destruido, pero afortunadamente, el Teniente Maragaño resulta ileso. Sin embargo un año después, este mismo Oficial, destinado en el Grupo de Aviación N° 9 y mientras realizaba una práctica de tiro aire-tierra en el avión N° J-335, se eyecta producto de la explosión prematura de uno de los cohetes que dispara. Lamentablemente, el piloto desciende sobre las heladas aguas del océano Pacífico y aunque fue rescatado, muere por hipotermia.

El avión J-335 del Grupo de Aviación N° 9, el cual se accidentaría el 10 de noviembre de 1966 y en el que perdería la vida el Teniente Máximo Maragaño G. (QEPD). **Fuente: Museo Aeronáutico**.

Los milagros existen en la Aviación, lo cual pudo atestiguar el Teniente Alberto Wachtendorff Latournerie el 04 de marzo de 1967, mientras realizaba el traslado del avión N° J-332 hacia Punta Arenas para la dotación del recientemente reactivado Grupo de Aviación N° 12. Durante el vuelo experimenta un problema de alimentación de combustible, lo que le obliga a retornar a Santiago. En atención a que el aeropuerto de Los Cerrillos estaba cerrado, procede a aterrizar en la pista de la Base Aérea El Bosque. En el momento que realizaba la aproximación, el avión se precipita a tierra, sin dar la oportunidad de eyectarse al piloto. El avión resulta completamente destruido, a excepción de la zona de la cabina, lo que permitió que el Teniente Wachtendorff sobreviviera.

Ese mismo año, mientras el Grupo N° 9 había desplegado una escuadrilla de aviones en la Base Aérea el Bosque para participar en el desfile aéreo para la Parada Militar, durante la práctica del día 15 de septiembre, el avión N° J-319, tripulado por el Teniente Jorge Emberg C. y el Alférez René Catalán B. sufre un problema técnico con su motor durante el despegue y se precipita sobre una población cercana al cabezal sur de la pista. Los tripulantes no tuvieron tiempo para eyectarse, sobreviviendo el Teniente Emberg, no así el Alférez Catalán.

#	Fecha	Causal	Avión	Unidad	Piloto	Eyección	Resultado
1	10-06-1959	AF	J-341	G-7	STE René Alcérreca G.	No	Ileso
2	18-11-1960	GL	J-343	G-7	TTE David Cifuentes B.	No	Fallecido
3	10-11-1966	AF	J-347	G-7	TTE Máximo Maragaño G.	No	Ileso
4	04-03-1967	CT	J-332	G-9	TTE Alberto Wachtendorff L.	No	Lesionado
5	20-03-1968	EM	J-335	G-9	TTE Máximo Maragaño G.	Sí	Fallecido
6	15-09-1968	CT	J-319	G-9	STE Jorge Emberg C.	No	Lesionado
					ALF René Catalán B.	No	Fallecido

AF=Aterrizaje Forzoso; CA=Colisión Aérea; CT=Colisión con el Terreno (Tierra o mar); EM=Explosión Munición; FT=Falla Técnica; FO=Flame-Out (Apagado motor); GL=G-LOC (Pérdida de Conciencia por G's); PC=Pérdida Control.

Resumen de características y flota

#	N° FACh	N° Serie	Modelo	Inicio Servicio	Término Servicio
1	J-21 – J-314	55-4450	T-33A-1-LO	18-10-1956 – G.7	Preservado en el Museo Aeronáutico.
2	J-22 – J-315	55-4451	T-33A-1-LO	18-10-1956 – G.7	
3	J-23 – J-316	55-4452	T-33A-1-LO	18-10-1956 – G.7	
4	J-24 – J-317	55-4453	T-33A-1-LO	18-10-1956 – G.7	Monumento en la B.A. de Chabunco, Punta Arenas.
5	J-318	51-9200	T-33A-1-LO		
6	J-319	51-9264	T-33A-1-LO		15-09-1968 - Destruido en accidente.
7	J-320	51-9305	T-33A-1-LO		
8	J-321	51-16982	T-33A-1-LO		
9	J-322	51-17389	T-33A-1-LO		
10	J-323	51-17397	T-33A-1-LO		Monumento en Bahía Catalina, Punta Arenas.
11	J-324	51-17408	T-33A-1-LO		Monumento en Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta.
12	J-325	52-9494	T-33A-1-LO		
13	J-330	49-775	F-80C-10-LO	06-02-1958 – G.7	
14	J-331	49-801A	F-80C-10-LO	19-05-1958 – G.7	
15	J-332	48-774A	F-80C-10-LO	06-02-1958 – G.7	04-03-1967 – G.9 – Destruido en accidente.
16	J-333	49-458	F-80C-10-LO	01-05-1958 – G.7	Monumento en B.A. de Chabunco, Punta Arenas.
17	J-334	49-476	F-80C-10-LO	01-05-1958 – G.7	
18	J-335	49-857A	F-80C-5-LO	01-05-1958 – G.7	20-03-1958 – G-9 – Destruido en accidente.
19	J-336	47-555	F-80C-5-LO	27-06-1958 – G.7	
20	J-337	49-706	F-80C-10-LO	27-06-1958 – G.7	14-04-1959 – G.7
21	J-338	49-451	F-80C-10-LO	27-06-1958 – G.7	
22	J-339	49-777	F-80C-10-LO	27-06-1958 – G.7	
23	J-340	49-454	F-80C-10-LO	04-08-1958 – G.7	
24	J-341	49-542	F-80C-10-LO	04-08-1958 – G.7	30-06-1959 – G.9 - Destruido en accidente.
25	J-342	49-787	F-80C-10-LO	04-08-1958 – G.7	Preservado en el Museo Aeronáutico.
26	J-343	49-793	F-80C-10-LO	04-08-1958 – G.7	18-11-1960 – G-9 – Destruido en accidente.
27	J-344	49-749A	F-80C-10-LO	24-05-1960 – G.7	
28	J-345	49-847A	F-80C-10-LO	24-05-1960 – G.7	
29	J-346	49-1808A	F-80C-10-LO	24-05-1960 – G.7	28-08-1967 – G-7
30	J-347	49-1824	F-80C-10-LO	24-05-1960 – G.7	
31	J-350	52-9532	RT-33A		
32	J-351	52-9533	RT-33A		

Evolución de los Esquemas de Pintura en los Shooting Star

Los primeros aviones T-33A arribados al país en 1956 venían con sus superficies pulidas, sin pintura, por lo cual el aspecto metálico era evidente y sólo algunos de sus paneles diferían un poco, debido a los tonos de los metales con que estaban fabricados. En general, al observar uno de esos aviones, el tono plateado brillante era predominante. Posteriormente, los aviones F-80C y los restantes T-33A y RT-33A venían pintados de color metálico y con evidencias de un uso previo. De hecho, los restantes 28 aviones eran usados, sacados de unidades de la USAF, en donde algunos habían participado en la Guerra de Corea. En Chile se le aplicaron los numerales de color negro, de grandes dimensiones en ambos lados del fuselaje posterior y en las alas. Asimismo, se pintó el escudo de la FACh en las alas y el timón de dirección fue pintado de color azul con su típica estrella de color blanco. Respecto a la pintura del timón, se ha observado que en algunos aviones se extendió el área de pintura azul, proyectándola hacia adelante, dando la impresión de que el avión tenía un timón de dirección más grande. En algunos aviones se conservaron por un tiempo los números de identificación usados en la USAF a ambos lados de la deriva.

Los mecánicos del Grupo N° 7 aplicaron "Nose Art" a algunos aviones, pintando bocas de tiburón en algunos casos, como en el caso del J-316. Hay registros de ex tripulantes que le atribuyen el uso de nombres a algunos aviones, tales como "Fumando espero", "Pescado frito", etc. Lamentablemente hay muy pocas evidencias fotográficas del uso de esos nombres. **Fuente: Museo Aeronáutico**.

Lo que se convirtió en una norma estándar en el Grupo N° 7, fue el uso de su emblema, el cual comenzó a usarse a partir del año 1960, un diseño del Teniente Mario Jiménez V. Asimismo, a los aviones del team "Cóndores de Plata" se les pintó la punta externa de los estanques de combustible de punta de ala, de color negro anti-reflejo.

En el J-335 del Grupo de Aviación N° 7 se alcanza a ver la insignia del Grupo debajo del parabrisas, así como la pintura anti-reflejo en los estanques de combustible punta de ala. **Fuente: Museo Aeronáutico**.

Los aviones destinados al Grupo de Aviación N° 9 en 1967, mantuvieron el esquema metálico para todas sus superficies. Si bien, en esa década se esbozó el primer emblema de la unidad, no hay evidencia de que haya sido aplicado a sus aviones. El Museo Aeronáutico publicó en algún momento este diseño, pero sin precisar si fue usado en los aviones del Grupo N° 9.

Un elemento compuesto un T-33A y un F-80C del Grupo de Aviación N° 9 aterrizan en la Base Aérea El Tepual. **Fuente: Museo Aeronáutico**.

El Grupo de Aviación N° 12 en cambio hizo algo que marcó un precedente en la FACh, dentro del esfuerzo que hacen las fuerzas aéreas a nivel mundial para mimetizar en lo posible sus aviones y así hacer más difícil su identificación visual. En el año 1968 se pintó un avión en tres tonos irregulares tipo camuflaje para las superficies superiores y color celeste para las inferiores. Fue tal el éxito del nuevo esquema, que el Alto Mando dispuso que toda la flota del Grupo N° 12 fuera pintada igual. Obviamente, no todos los aviones quedaron pintados iguales y con el registro fotográfico disponible se pueden agrupar en al menos 2 patrones usados. Existen algunos registros fotográficos en blanco y negro, en donde se pueden distinguir hasta 3 esquemas distintos.

Una fotografía en color del F-80C J-345 del Grupo de Aviación N° 12, muestra el esquema de camuflaje que usaron estos aviones. **Fuente: Museo Aeronáutico**.

El Shooting Star en Perfiles

011 - Lockheed T-33A, N° FACh J-24, S/N 55-4453, del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea Los Cerrillos, Santiago, 1956.

Julio Arróspide © 2018

Uno de los 4 primeros aviones Lockheed T-33A en arribar a Chile el 18 de octubre de 1956. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 como J-24. Posteriormente fue re-matriculado como J-317. Fue transferido al Grupo de Aviación N° 9 el 29 de septiembre de 1967 y posteriormente al Grupo de Aviación N° 12 en mayo de 1970. Durante su operación en el Grupo N° 7 uso "Nose Art" con una boca de tiburón. También se le conoció como "Pescado Frito". Durante sus últimos años de operación en el Grupo de Aviación N° 12 uso el esquema de camuflaje de los aviones del Grupo. Fue preservado y hoy se encuentra como monumento en la Base Aérea de Chabunco.

012 – Lockheed F-80C, S/N 49-801A, de la USAF, 25th Fighter Squadron, Base Aérea Itazuke, Japón, 1950.

Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido en 1949 y fue entregado a la USAF como FT-801, siendo operado por el 25th Fighter Interceptor Squadron en 1950 y luego en la Guerra de Corea en 1951, encuadrado en el 51st Fighter Interceptor Wing. En 1958 fue entregado a la FACh bajo el programa PAM y arribó a Chile el 06 de febrero de 1958 con la designación FT-801. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 como J-331 y fue transferido al Grupo de Aviación N° 9 en septiembre de 1967. El 12 en mayo de 1970 es transferido al Grupo de Aviación N° 12 y es pintado con el esquema de camuflaje de los aviones del Grupo. En 1973 es dado de baja junto al resto de los aviones F-80C.

013 - Lockheed F-80C, S/N 49-774A, de la USAF, 51th Fighter Interceptor Squadron, Suwon, Corea del Sur, 1951.

Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido en 1949 y fue entregado a la USAF como FT-774, siendo operado por los Escuadrones de Caza Interceptores N° 25, 26, 41 y 51 entre 1951 y 1953, durante la Guerra de Corea. Operando en el 51th FIS con el nombre "Strip 'n stare", fue alcanzado por la AAA el 5 de marzo de 1951. En 1958 fue entregado a la FACh, arribando el 06 de febrero de 1958 con la designación FT-774. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 como J-332 y fue transferido al Grupo de Aviación N° 12 el 4 de marzo de 1967. Durante su traslado se accidenta y se estrella en la Base Aérea el Bosque. Milagrosamente, el Teniente Alberto Wachtendorff L., logra salvarse.

014 – Lockheed F-80C, S/N 49-542, de la USAF, 25th Fighter Squadron, Corea del Sur, 1952.

Julio Arróspide © 2018

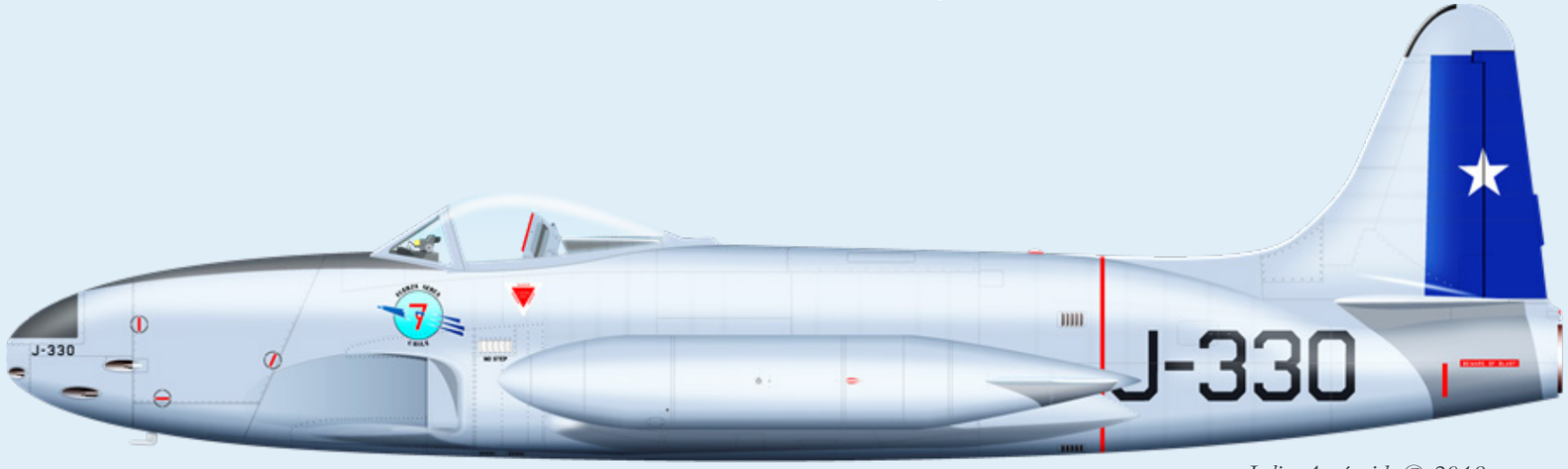
Este avión fue construido en 1949 y fue entregado a la USAF como FT-542, siendo operado por el 25th Fighter Interceptor Squadron durante la Guerra de Corea. En 1958 fue entregado a la FACh, arribando el 04 de agosto de 1958. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 como J-341. Durante su operación en el Grupo de Aviación N° 7, el 10 de junio de 1959, sufre un accidente al salirse de la pista durante el aterrizaje. En septiembre de 1967 es transferido al Grupo de Aviación N° 9 y posteriormente al Grupo N° 12 en mayo de 1970. Es dado de baja en 1973 junto al resto de los F-80C del Grupo N° 12.

015 - Lockheed F-80C, S/N 49-793, de la USAF, 36th Fighter Bomber Squadron “Flying Fiends”, Guerra de Corea, 1950.

Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido en 1949 y fue entregado a la USAF como FT-793, siendo operado por el 36th Fighter Bomber Squadron, durante la Guerra de Corea. Durante este conflicto, el 19 de Julio de 1950 derribó un Yak-9P Norcoreano. También sufrió un accidente el 12 de octubre de 1951 en la Base Aérea de Kimbo, Corea. En 1958 fue entregado a la FACh, arribando el 04 de agosto de 1958. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 como J-343. Durante una práctica de acrobacias el día 18 de noviembre de 1960, el Subteniente David Cifuentes B., sufrió una desorientación espacial, estrellándose y lamentablemente perdiendo su vida.

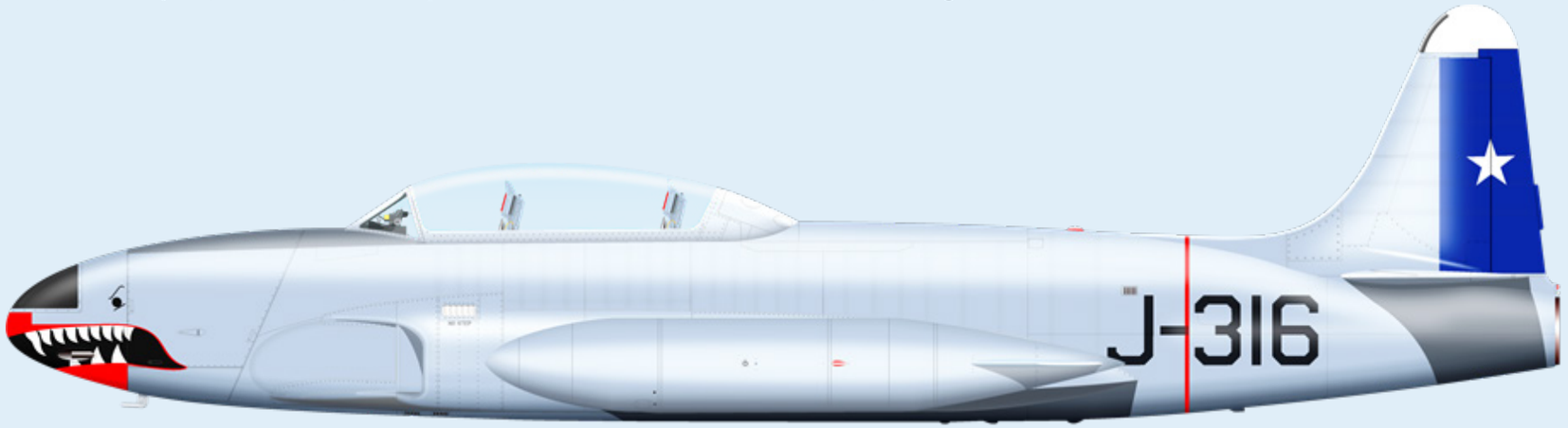
016 - Lockheed F-80C, N° FACh J-330, S/N 49-775, del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea los Cerrillos, Santiago, 1960.



Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido en 1949 y fue entregado a la USAF como FT-775, siendo operado por el 440th Fighter Bomb Wing de la 10ª Fuerza Aérea en 1952. En 1958 fue entregado a la FACh, arribando el 06 de febrero de 1958 con la designación FT-775. Fue el primer F-80C en llegar al país y fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 como J-330. En enero de 1967 es transferido al Grupo de Aviación N° 12 y en 1968 recibe el nuevo esquema de pintura del Grupo N° 12. También usa la primera insignia oficial del Grupo. En 1973 es dado de baja junto al resto de los F-80C.

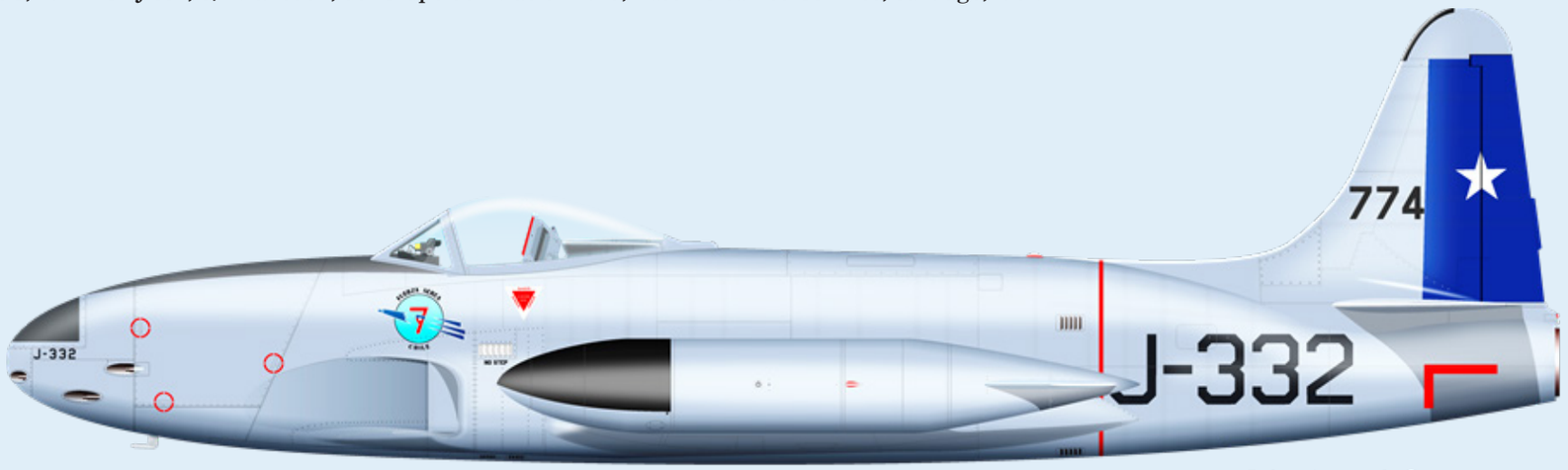
017 - Lockheed T-33A, N° FACh J-316, S/N 55-4452, del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea Los Cerrillos, Santiago, 1960.



Julio Arróspide © 2018

Uno de los 4 primeros aviones Lockheed T-33A en arribar a Chile el 18 de octubre de 1956. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 como J-23. Posteriormente fue re-matriculado como J-316. Fue transferido al Grupo de Aviación N° 9 el 29 de septiembre de 1967 y posteriormente al Grupo de Aviación N° 12 en mayo de 1970. Durante su operación en el Grupo N° 7 fue uno de los pocos aviones que uso "Nose Art" con una boca de tiburón. En su operación en el Grupo N° 12, utilizó el esquema de camuflaje característico de ese Grupo. Es dado de baja en diciembre de 1973 junto al resto de los T-33A.

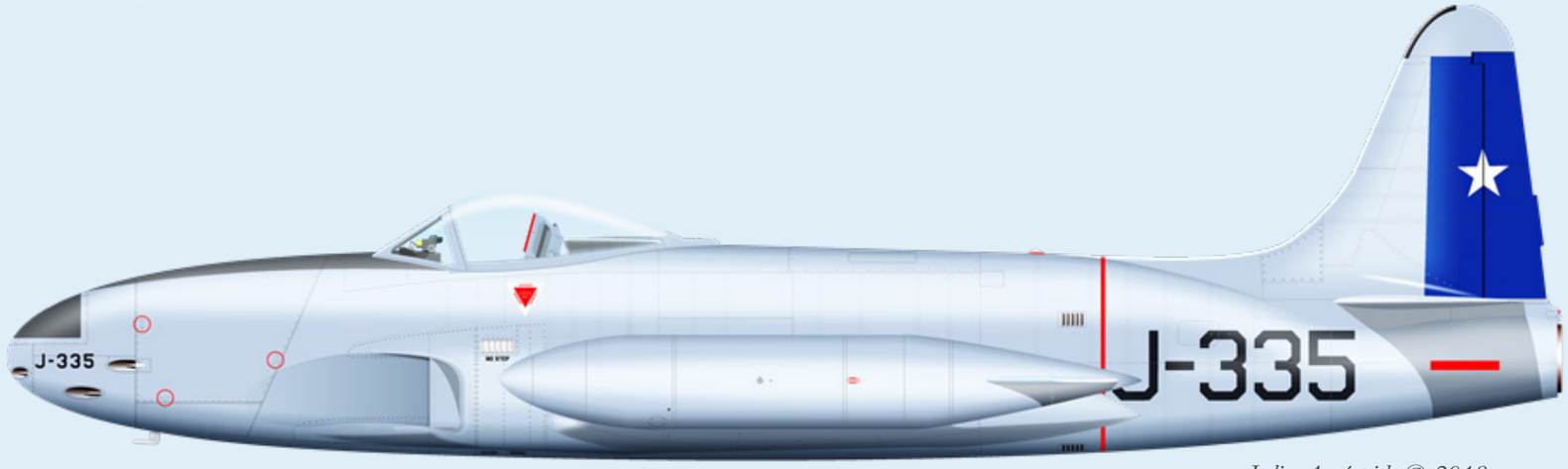
018 - Lockheed F-80C, N° FACh J-332, S/N 49-774A, del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea Los Cerrillos, Santiago, 1961.



Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido en 1949 y fue entregado a la USAF como FT-774, siendo operado por los Escuadrones de Caza Interceptores N° 25, 26, 41 y 51 entre 1951 y 1953, durante la Guerra de Corea. Operando en el 51th FIS con el nombre "Strip 'n stare", fue alcanzado por la AAA el 5 de marzo de 1951. En 1958 fue entregado a la FACh, arribando el 06 de febrero de 1958 con la designación FT-774. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 como J-332 y fue transferido al Grupo de Aviación N° 12 el 4 de marzo de 1967. Durante su traslado se accidenta y se estrella en la Base Aérea el Bosque. Milagrosamente, el Teniente Alberto Wachtendorff L., logra salvarse.

019 - Lockheed F-80C, N° FACh J-335, S/N 49-857A, del Grupo de Aviación N° 9, Base Aérea El Tepual, Puerto Montt, 1968.



Julio Arróspide © 2018

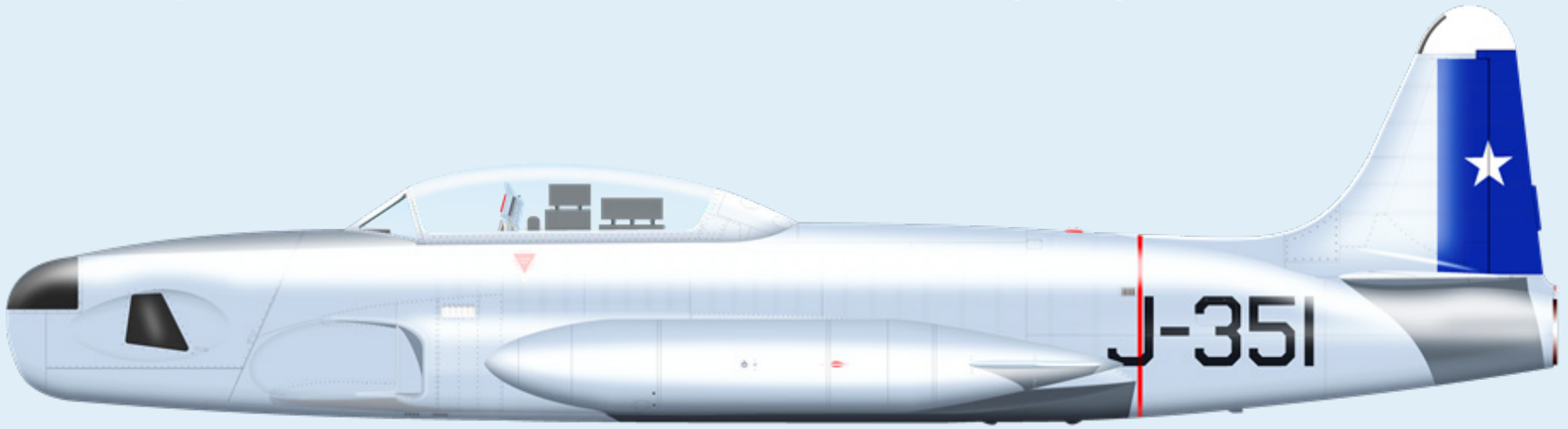
Este avión fue construido en 1946 como modelo P-80C Block 5-LO y fue entregado a la USAF como FT-598. En 1958 fue entregado a la FACh bajo el programa PAM y arribando a Chile el 01 de mayo de 1958. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 el 09 de junio de 1958 como J-335. En marzo de 1960 participa en el ejercicio multinacional "Bayan Tree II" en el Canal de Panamá. En septiembre de 1967 es transferido al Grupo de Aviación N° 9. Durante una práctica de tiro aire-tierra, el Teniente Máximo Maragaño G., se eyecta sobre el océano Pacífico, después que explotara prematuramente uno de los cohetes. Lamentablemente, el Oficial muere por hipotermia.

020 - Lockheed T-33A, N° FACh J-319, S/N 51-9264, Grupo de Aviación N° 9, Base Aérea El Tepual, Puerto Montt, 1968.

Julio Arróspide © 2018

Avión entregado en 1953 a el Ala de Entrenamiento de Tripulaciones de Combate (CCTW) N° 359 de la USAF. Luego pasa al CCTW N° 625 de la USAF entre 1954 y 1957. Entre 1959 y 1960 opera en el Ala de Entrenamiento de Pilotos N° 3505 de la USAF. El 18 de diciembre de 1963 es retirado del servicio y es almacenado en AMARC. Posteriormente es vendido a la Fuerza Aérea de Chile como J-319 y es dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7. El 29 de septiembre de 1967 es transferido al Grupo de Aviación N° 9. El 15 de septiembre de 1968, se disponía a realizar una práctica de formación para la Parada Militar de ese año y era tripulado por el Subteniente Jorge Emberg C. y el Alférez René Catalán B. Durante el despegue el avión experimentó una falla de motor y se precipitó sobre una población, falleciendo el Alférez Catalán.

021 - Lockheed RT-33A, N° FACh J-351, S/N 52-9533, del Grupo de Aviación N° 9, Base Aérea El Tepual, Puerto Montt, [Pendiente]



Julio Arróspide © 2018

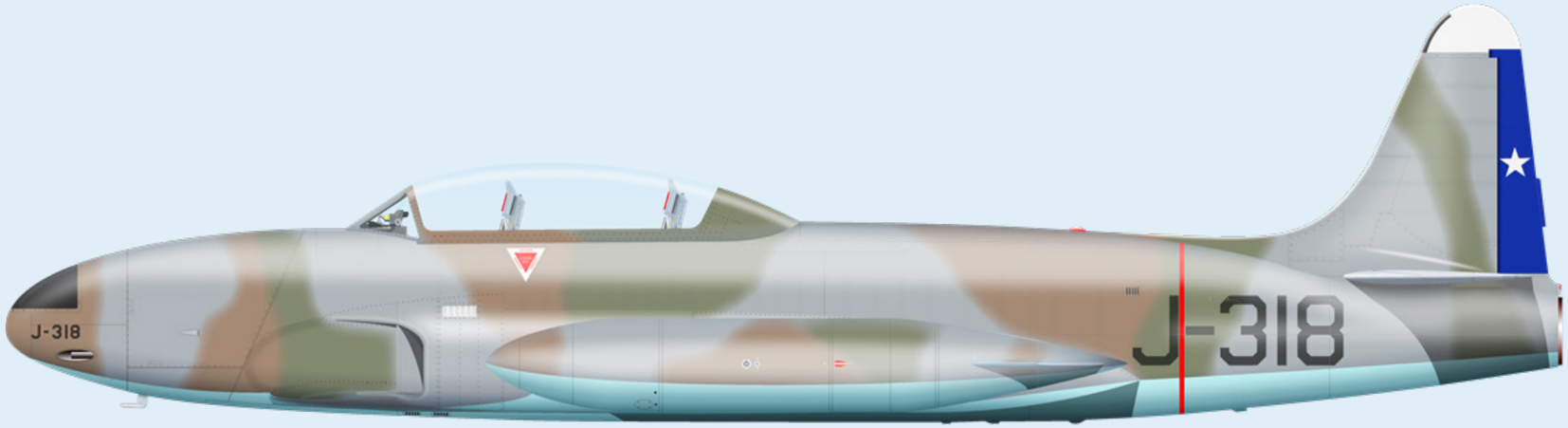
Construido como T-33A-1-LO en 1952, fue entregado a la USAF, operando en el Ala de Entrenamiento de Pilotos (PTW) N° 3646, en la Base Aérea de Laughlin, Nevada. Posteriormente fue modificado para operaciones de reconocimiento aéreo con la denominación RT-33A. En marzo de 1966 es retirado del servicio, siendo almacenado en AMARC. En 1966 es vendido a la Fuerza Aérea de Chile con el serial J-351. Es dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y el 29 de septiembre de 1967 es transferido al Grupo de Aviación N° 9. En mayo de 1970, es transferido al Grupo de Aviación N° 12, en donde se le aplica el camuflaje Austral característico de los aviones del Grupo. Termina sus días a principio de los años 1970, junto a la mayoría de los aviones que aún se mantenían en vuelo.

022 - Lockheed T-33A, N° FACh J-317, S/N 55-4453, del Grupo de Aviación N° 12, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 1969.

Julio Arróspide © 2018

Uno de los 4 primeros aviones Lockheed T-33A en arribar a Chile el 18 de octubre de 1956. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 como J-24. Posteriormente fue rematriculado como J-317. Fue transferido al Grupo de Aviación N° 9 el 29 de septiembre de 1967 y posteriormente al Grupo de Aviación N° 12 en mayo de 1970. Durante su operación en el Grupo N° 7 uso "Nose Art" con una boca de tiburón. También se le conoció como "Pescado Frito". Durante sus últimos años de operación en el Grupo de Aviación N° 12 uso el esquema de camuflaje de los aviones del Grupo. Fue preservado y hoy se encuentra como monumento en la Base Aérea de Chabunco.

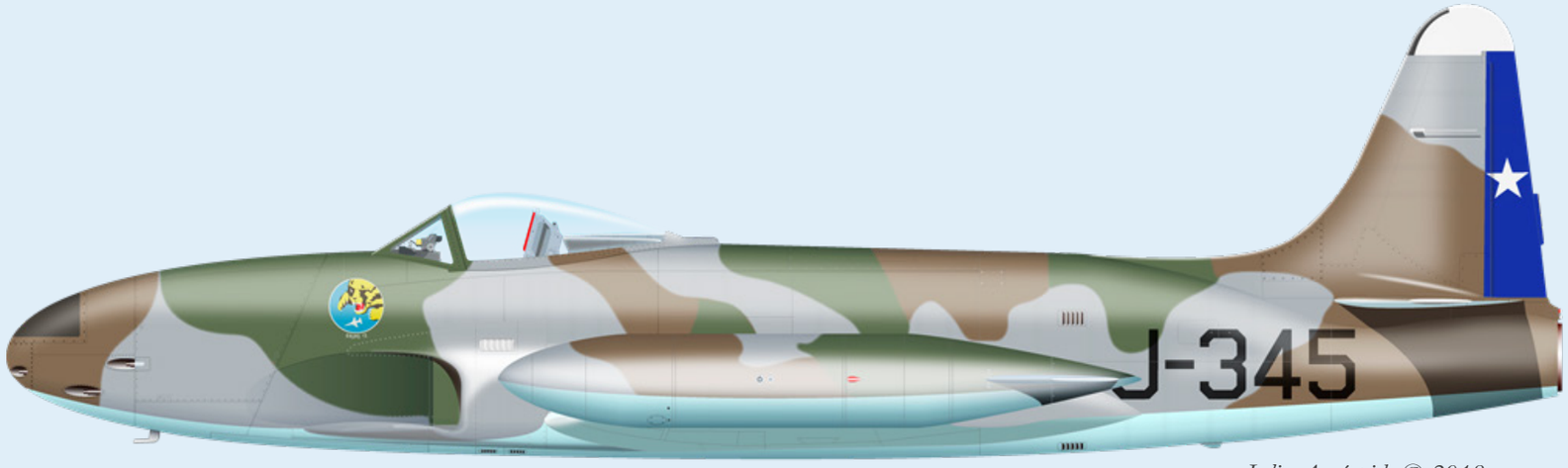
023 - Lockheed T-33A, N° FACh J-318, S/N 51-9200, del Grupo de Aviación N° 12, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 1970.



Julio Arróspide © 2018

Construido en 1951, fue entregado al Ala de Entrenamiento de Cazas (FTW) N° 3645 de la USAF. Luego pasa al Ala de Entrenamiento de Tripulaciones de Combate (CCTW) N° 3595, para luego integrar el Ala de Entrenamiento de Tripulaciones de Combate (CCTW) N° 3525 hasta 1958. En 1959 es transferido al Ala de Entrenamiento de Tripulaciones de Combate (CCTW) N° 4530. En 1963 es retirado del servicio y es almacenado en AMARC. Posteriormente es vendido a la Fuerza Aérea de Chile como J-318 y es dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7. El 17 de febrero de 1967 es transferido al Grupo de Aviación N° 12. Opera con el nuevo esquema de camuflaje del Grupo N° 12 hasta principio de los años 1970, siendo dado de baja junto con el resto de los aviones.

024 - Lockheed F-80C, N° FACh J-345, S/N 49-847A, del Grupo de Aviación N° 12, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 1969.



Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido en 1949 y fue entregado al Escuadrón de Cazas Interceptores (FIS) N° 25 en 1951. Ese mismo año es transferido al Escuadrón de Cazas Bombarderos (FBS) N° 8. En 1953 es transferido al Escuadrón de Cazas Interceptores (FIS) N° 41, estacionado en la Base Aérea de Niigata, Japón. El 16 de septiembre de 1953 sufre una colisión en tierra, siendo reparado. En 1960 es vendido a la Fuerza Aérea de Chile con el serial J-345. Arriba a Chile el 24 de mayo de 1960 y es dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7. El 29 de septiembre de 1967 es transferido al Grupo de Aviación N° 9 y en mayo de 1970 es destinado a al Grupo de Aviación N° 12, en donde se le aplica el camuflaje Austral del Grupo. Termina sus días de operación al poco tiempo.

Hawker Hunter Mk.71/Mk.71A/Mk.72/FGA.9/T.67

Llegada del Halcòn Cazador

Servicio en la Fuerza Aérea de Chile desde 1967 a 1995

Llegada del Halcón Cazador

Avión Hunter "Águila" N° 724 del Grupo de Aviación N° 8, piloteado por el Teniente Francisco Torres V., volando en el atardecer durante un traslado hacia Antofagasta. **Autor: Duncan Silva D.**

Hacia la Era Transónica

Mucho se ha escrito de esta aeronave, referente de la industria aeronáutica inglesa de mediados de los 50 y los 60, de su operación en nuestro país, aeronave que constituyó por largos años la columna vertebral del poder aéreo nacional y que fue el verdadero punto de inflexión para formar una fuerza de combate basada en nuestras propias necesidades y no en esquemas de equilibrios que se definían en terceros países. ¿Pero qué es lo que realmente origina la compra de esta aeronave? El 6 de noviembre de 1965 se produce un enfrentamiento entre Carabineros de Chile y Gendarmería Argentina en el sector de Laguna del Desierto, actualmente bajo soberanía y control argentino desde 1994. Durante los meses de octubre y noviembre de 1965 colonos chilenos denunciaron el hostigamiento de Gendarmes argentinos sobre sus bienes y propiedades, denuncias que fueron objeto de atención de las unidades de Carabineros destacadas en la zona, enviando avanzadas para custodiar a los colonos. Una de estas avanzadas, formada por cuatro Carabineros, se enfrentó el día 6 de noviembre de 1965 a 90 gendarmes argentinos que hostilizaban a familias chilenas que vivían en las inmediaciones de Laguna Cóndor. El resultado: la muerte del Teniente de Carabineros Hernán Merino Correa, el Sargento de carabineros Miguel Manríquez herido y otros dos policías detenidos hasta el 8 de noviembre de 1965. Este suceso generó una movilización general de todos los medios disponibles a la zona sur del país. En tan sólo dos días se contaba con cerca de 700 Carabineros en los alrededores de Laguna del Desierto esperando la orden de reingresar al sector, pero la orden no llegó y se buscó por la vía diplomática volver a dichos territorios. Este suceso por muy simple y aislado que se ve en el tiempo provocó que las autoridades chilenas dieran pie a un ambicioso plan de re-equipamiento de sus FF.AA. con el fin de mejorar la descuidada capacidad militar del país, que durante ese mes de noviembre de 1965 quedó en evidencia al no poder aventurar al país a un enfrentamiento con Gendarmería Argentina. Dentro de este ambicioso plan de compras el Gobierno de Chile recurrió a su principal proveedor de material bélico, Estados Unidos, con la intención de adquirir una partida de aviones F-5A Freedom Fighter. La negativa norteamericana fue inmediata, volviéndose a repetir el cuadro que se presentó en 1953 cuando Chile pretendía integrar sus primeros reactores. Al igual que en aquel entonces nuestro país volvió a recurrir a un conocido nuestro: Inglaterra.

Considerando la negativa norteamericana, el General del Aire Máximo Errázuriz Ward designó una comisión para su viaje a Inglaterra el mes de septiembre de 1966 para evaluar el material Hunter producido por la Hawker Siddeley Aviation Limited (HSAL), el cual era un éxito de ventas de la industria aeronáutica inglesa. La evaluación fue rápida, firmándose en octubre de 1966 el contrato N° HSAL/66/C/66 que consideró la compra de los primeros 21 Hunter en las siguientes configuraciones: 15 monoplazas Hunter Mk.71, 3 monoplazas de reconocimiento Hunter Mk.71A y tres aviones duales Hunter Mk.72. La HSAL al momento de iniciar la venta de un Hunter negociaba paquetes de equipamiento que determinaban un modelo de avión particular. En el caso chileno los aviones del primer, segundo y tercer contrato corresponden a los siguientes modelos de fábrica bajo requerimientos nacionales (identificados a la fecha):

- Modelo N° H2516 (F.G.A. Mk.71)
- Modelo N° H2517 (F.R. Mk.71A)
- Modelo N° H2518 (T.Mk.72)
- Modelo N° H2575 (F.G.A. Mk.71)
- Modelo N° H2577 (T.Mk.72)

En este sentido los Hunter Mk.71 del primer lote no eran idénticos a los Hunter Mk.71 del tercero. Cada número de modelo poseía un listado de componentes que eran definidos por el comprador a la hora de personalizar su avión. Cada componente era identificado por un número, los que quedaban consignados en el documento "Listado de Modificaciones e Instrucciones Técnicas Especiales Incorporadas". Se deja abierta una ventana de investigación para el lector más inquieto, para conocer y revisar el detalle de los equipos de los Hunter nacionales basados en el número de modelo en las publicaciones señaladas en la bibliografía.

Dado los buenos resultados del Hunter y la necesidad de reemplazo del material F-80 y T-33, muy disminuido en número, se decide en septiembre de 1969 adquirir un segundo lote de aeronaves compuesto por 9 monoplazas Mk.71 bajo el contrato HSAL/69/C/84. El año 1971 el Gobierno de Chile firmaría el último y tercer contrato de adquisición de material Hunter por un total de ocho aeronaves. El contrato HSAL/71/C/096 consideraba 4 Hunter Mk.71, 3 Hunter Mk.71A y un T.Mk.72. Finalmente el año 1982 se recibe un total de 14 aviones Hunter en versiones FGA.9 y T.Mk.67 sacados directamente de los stock de la RAF, con lo que se completó en inventario un total de 53 aeronaves en 27 años de operación en el país.

Hay que destacar que los 53 Hunter recibidos correspondían a aeronaves de segunda mano, teniendo muchos de ellos vidas operacionales previas en otros países. En el caso de los Hunter Mk.71 y Mk.71A, la mayoría inició su existencia como modelos Hunter F.Mk.6, prestando servicio en la Royal Air Force (R.A.F.), Force Aérienne Belge (Fuerza Aérea Belga) y Koninklijke Luchtmacht KLu (Real Fuerza Aérea de Los Países Bajos), siendo subidos a la versión FGA.9 antes de ser vendidos a Chile. Algunos de los aviones recibidos tenían a su haber 1.600 horas de vuelo, sin embargo todos fueron actualizados y puestos a cero hora por HSAL. En el caso de los duales, algunos comenzaron su vida como monoplazas, siendo convertidos en aeronaves de instrucción, otros fueron usados para hacer pruebas de asientos de eyección y algunos fueron demostradores de HSAL. El caso más representativo de esta condición fue el entrenador T.Mk.72, matrícula FACh J-718, el cual fue demostrador de Hawker Siddeley con la matrícula G-APUX. Este demostrador fue arrendado a dos Fuerzas Aéreas de Medio Oriente antes de ser vendido a Chile. En la Fuerza Aérea de Chile fue el primer Hunter en alzar el vuelo en nuestro país, sirviendo en el Grupo de Aviación N° 7 y en el Grupo de Aviación N° 8. Este Hunter fue el único avión de la primera partida de aviones recibidos que participó en el vuelo final del Hunter en Chile, el 19 de abril de 1995.

El J-702, en colores de la Fuerza Aérea de Bélgica, matriculado como IF-108, modelo F.6. y que operó en la 7a Ala de Caza en la Base Aérea de Chièvres **Vía Daniel Brakx**.

El que fuera un Hunter F.6 de la Fuerza Aérea Belga y que después se transformaría en el famoso demostrador T.66A de Hawker Siddeley G-APUX y que operaría en dos fuerzas aéreas antes de ser vendido a la FACh como J-718. **Fuente: HSAL**.

El Hunter FGA.9 XK138 de la RAF en el International Air Tatoo de 1976. Seis años después sería vendido por el Gobierno Británico como el N° FACh 750. **Autor: Robin Walker**.

Llegada de los primeros Hunters en cajones a la Base Aérea Los Cerrillos. El primer piloto en volar un Hunter en Chile, Capitán de Bandada Jaime Estay V., el 11 de diciembre de 1967. Curiosamente lo hizo en el avión dual J-718. **Archivo Rino Poletti B**.

Servicio en el Grupo de Aviación N° 7

La primera compra de aviones Hawker Hunter se encuadró en el contrato HSAL/66/C/066 que comprendió la adquisición de 15 aviones modelo Mk.71, numerados desde el J-700 al J-714, 3 aviones de reconocimiento Mk.71A, matriculados del J-715 al J-717 y 3 aviones de entrenamiento Mk.72, matriculados del J-718 al J-720. Los aviones fueron entregados desarmados en cajones vía marítima a partir de octubre de 1967. Los aviones arribados fueron asignados al Grupo de Aviación N° 7 y fueron ensamblados por especialistas chilenos con asistencia de técnicos de HSAL. El primer avión en ser puesto en condición de vuelo fue el Hunter dual serie FACh J-718, el que realizó el primer vuelo de un Hawker Hunter sobre cielos chilenos el día 30 de noviembre de 1967 al mando del piloto de pruebas de la Hawker, Pat Hill. Cabe mencionar que Pat Hill fue uno de los tres pilotos de la HSAL que tuvo la misión de realizar los vuelos de certificación de la aeronave entre los meses de junio y julio de 1967, completando su persona 89 minutos arriba de este avión los días 12 y 21 de julio de 1967 en el aeródromo de Dunsfold, Inglaterra, antes de firmarse el "Registro de Vuelos de Prueba Contratados". Días más tarde, el 11 de diciembre de 1967, el Capitán de Bandada Víctor Estay Viveros realiza el primer vuelo de un piloto chileno en material Hunter sobre Santiago. Así comenzó la era de este estilizado caza-bombardero que por 27 años cumpliría la misión de preparar y entrenar a varias generaciones de pilotos de combate.

En julio de 1968 ya había 10 aviones en operación, permitiendo realizar el primer curso del material Hunter. El 19 de septiembre de 1968, 16 aviones desfilaron en la Gran Parada Militar de Santiago, causando una notable impresión en las autoridades y público asistente.

Desde 1969 hasta 1971 y con la adquisición de la segunda partida de aeronaves, consistente en 9 aviones Mk.71 (J-722 al J-730) y un Hunter T.Mk.72 (J-721) se aumentó la disponibilidad de aviones Hunter lo que permitió el re-equipamiento del Grupo de Aviación N° 9 en mayo de 1970. Este año también fue testigo de la primera pérdida de tripulaciones en un lamentable accidente, pereciendo 2 pilotos de combate y un Ingeniero de dotación del Grupo de Aviación N° 7 al colisionar en vuelo los Hunter J-706 (Capitán de Bandada Luis R. Corsi C.) y el J-719 (Comandante de Escuadrilla Julio Frías F. y Capitán Rudy Ebensperger B.). En 1972 durante una misión de instrucción en las inmediaciones de Mejillones, el Capitán de Bandada Marcos Meirelles Guizman efectúa la primera eyección de este material de vuelo al presentar una falla el motor Avon a baja altura.

Línea de aviones del Grupo de Aviación N° 7 en la losa de Los Cerrillos. Se observa el uso de la insignia del Grupo en la proa de algunos aviones y la presencia de los 3 modelos de Hunter. **Fuente: FACh.**

El Hunter Mk.72 N° J-721 del Grupo de Aviación N° 7 en exposición estática en la Exposición Internacional Aeronáutica y Espacial II, en el Aeropuerto de Ezeiza, Argentina en octubre de 1972. **Autor: Jorge Leonardi.**

Carguío táctico de Hunters del Grupo de Aviación N° 7, donde especialistas armeros proceden a cargar el pack de armamento. **Fuente: FACh.**

Línea de aviones del Grupo N° 7, se observan detalles del empenaje de los aviones, mostrando las antenas de "Bigotes", correspondientes al V.O.R., distintas a las usadas en los aviones "Águila", de fecha posterior. **Fuente: FACh.**

La Fuerza Aérea y las Operaciones del 11 de Septiembre

Las operaciones realizadas por los Hunter del Grupo de Aviación N° 7 con el apoyo de pilotos del Grupo de Aviación N° 9, han quedado grabadas en el subconsciente histórico nacional y en todos aquellos que vivieron ese período histórico caracterizado por la violencia y polarización política de finales de los 60 y comienzo de los 70, que concluyó con la caída del gobierno de Salvador Allende G. y el término de la Unidad Popular (U.P.).

La planificación de operaciones aéreas en caso de producirse alguna contingencia comenzó a gestarse durante el primer semestre de 1973, siendo julio y agosto donde la Fuerza Aérea definió qué poder hacer en caso de alguna eventualidad. No fue un tema fácil debido a que la polarización social afectó a toda el alma nacional y eso incluyó a las propias FF.AA. que con el correr de los meses terminaron adoptando una postura en común y uniendo fuerzas para buscar una solución a la violencia que dividía a los chilenos. En junio de ese convulsionado año, miembros del Ejército se sublevaron en un movimiento conocido como el "Tanquetazo", un intento fallido que buscó acabar con el Gobierno de Salvador Allende. Durante julio y en reuniones que se realizaron en la Academia de Guerra Aérea se estudió un "juego de guerra ficticio" que evaluaba las misiones a realizar para anular un alzamiento de los distintos cordones industriales y comandos comunales que apoyaban al Gobierno de la Unidad Popular, la anulación de los distintos medios de comunicación simpatizantes del gobierno y la posibilidad de tener que enfrentar a otros componentes de las FF.AA. chilenas que no compartieran la postura que adoptaría la Fuerza Aérea. El peor escenario a enfrentar era el choque de las fuerzas sociales apoyadas por diversos sectores de las FF.AA.

Así llega el día 18 de agosto, fecha en que el Comandante en Jefe de la FACh, General del Aire Don César Ruíz Danyau se vio obligado a renunciar a la Comandancia en Jefe tras negarse a seguir como responsable de la cartera de Obras Públicas, cargo en el que fue designado por el propio Allende y en el que duró tan sólo 9 días. Este suceso generó inquietud, malestar y pesar dentro de la rama aérea en especial por el cómo la figura de su máximo conductor se vio obligada a renunciar y dejar su cargo. Tras la decisión presidencial se alza la figura del General de Aviación Gustavo Leigh Guzmán como nuevo conductor de la Fuerza Aérea. La salida del General Danyau generó un rompimiento y la desconfianza de toda la Fuerza Aérea hacia las decisiones del Gobierno de la Unidad Popular, sucesos que golpearon el alma institucional a mediados de Agosto de 1973.

La situación previamente narrada, la polarización extrema de la sociedad y el miedo a que las unidades de la Fuerza Aérea en Santiago fueran objeto de atentados a sus instalaciones, hizo que el Grupo de Aviación Nº7, principal unidad de combate con que se contaba en aquel entonces, fuera trasladada en pleno a la ciudad de Concepción a mediados de agosto de 1973 para comenzar su trabajo y actividades de vuelo desde el aeropuerto Carriel Sur. Este aeropuerto era custodiado día y noche por personal de Infantería de Marina destinado por la Armada de Chile a esa dependencia con el único fin de proteger a los pilotos, la instalación y material de vuelo Hunter. En esa rutina los responsables de la unidad comienzan a prepararse para un mes de septiembre que se avizoraba complejo y donde la radicalización de las diversas posturas llevó a que la única salida a tan compleja situación, fuera la armada. Así se llega al día 10 de septiembre del año 1973 donde el responsable del Grupo de Aviación N°7 informa a sus pilotos la decisión tomada por el conjunto de las FF.AA. y el papel que les acometería al día siguiente. Esta charla de informaciones tuvo la particularidad de haberse efectuado al interior de un buque de la Armada de Chile en la ciudad de Talcahuano.

Los Hunters entran en acción

Mucho se ha hablado y escrito sobre la participación de los Hunter el 11 de septiembre de 1973. Cabe mencionar que el accionar de los aviones se enmarcó netamente dentro de una operación militar que buscaba dos objetivos iniciales: silenciar los medios de comunicación cercanos al Gobierno de la Unidad Popular y emplear el poder aéreo como elemento disuasivo para todo aquel que quisiera buscar un enfrentamiento directo con las FF.AA. y de Orden. Así, a las 07:00 AM de ese 11 de septiembre, cuatro aviones Hunter son armados y puestos apunto para comenzar su primera misión: silenciar estaciones de radio en la ciudad de Santiago. Después de los últimos chequeos y próximo a las 08:00 AM, despegan desde Carriel Sur rumbo a Santiago, cuatro aviones Hunter con la misión de atacar y destruir las antenas de las radio emisoras Corporación, Del Pacífico, Magallanes, Portales y Luis Emilio Recabarren. Esta misión logró silenciar antes de las 09:00 AM, todas las radio emisoras mencionadas, no existiendo víctimas tras estos primeros ataques. En el transcurso de aquella mañana el Grupo de Aviación N°7 y su material Hunter reciben una nueva misión: atacar el Palacio de La Moneda y la residencia del Presidente de la República en calle Tomás Moro en la comuna de Las Condes. Para esta misión son preparados otros cuatro aviones Hunter equipados de forma similar a los de la primera bandada, dos de los cuales realizarían el ataque sobre el palacio de gobierno y otros dos sobre la residencia de calle Tomás Moro.

Ambas misiones de ataque son realizadas faltando 5 minutos para el medio día de aquel 11 de septiembre. El ataque al palacio de gobierno dura aproximadamente 15 minutos, en donde los dos aviones asignados realizan un par de sobre-vuelos antes de disparar su armamento, generando un incendio en su ala norte y provocando la destrucción parcial de su frontis, esto debido al uso de cohetes SURA P4. (Durante la planificación de la misión se descartó el uso de bombas, para evitar víctimas y daños a la estructuras de los edificios colindantes). Mientras que el ataque a la residencia de calle Tomás Moro causa daños importantes a la casa del ex Presidente y en forma colateral al Hospital de la Fuerza Aérea, debido a que uno de los pilotos que participó en esa misión, confundió el hospital con el objetivo. Afortunadamente, pese al error, no hubo pérdida de vidas humanas que lamentar.

Ese 11 de septiembre se realizaron otras dos misiones de aviones Hunter sobre territorio nacional: sobrevuelos rasantes sobre la ciudad de Talcahuano y un sobrevuelo de reconocimiento sobre el Palacio de La Moneda con el fin de evaluar daños y la efectividad del ataque realizado. En esta misión volaron dos aviones Hunter.

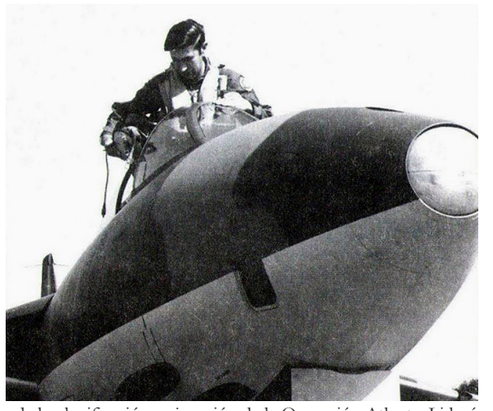
Por un tiempo esta acción se encuadró dentro de los hitos importantes realizados por el Grupo de Aviación N° 7, donde sus pilotos obtuvieron el reconocimiento de sus pares dentro de la institución por su participación y certeza a la hora de batir sus blancos, manteniendo un "Pacto de Silencio" acerca de la divulgación de sus nombres. Los aviones que efectuaron operaciones ese día usaron por un tiempo un esténcil que decía "11/09/1973" al lado izquierdo de la cabina. Otro aspecto interesante de señalar sobre los Hunter que operaron de ese día, es que ninguno llevaba su número de identificación. Los tiempos han cambiado y hoy en día la acción de esos hombres y máquinas son juzgados de otra forma, al punto de que en el ocaso sus vidas, los pilotos sobrevivientes han sido requeridos por la justicia y los Hunters han sido relegados en ceremonias oficiales. Esos pilotos recibieron órdenes del mando, planificando y ejecutando operaciones para el cumplimiento de las misiones que les encomendaron y lo hicieron profesionalmente, como habían sido entrenados.

Operación Atlante

Uno de los hitos más importantes y recordados de la operación de los Hunter en Chile fue la llamada "Operación Atlante". Esta tuvo su génesis a mediados de 1973 momentos en que el país atravesaba grandes dificultades económicas para trasladar los últimos seis aviones que formaban parte del contrato del año 1971. Estas aeronaves estaban siendo certificadas para su entrega y posterior traslado a Chile, pero la falta de divisas imposibilitaba la opción de su traslado a través de vía marítima. La misión consideraba trasladar en vuelo los aviones Hunter, sin capacidad de reabastecimiento de combustible en vuelo y con una autonomía limitada a través del océano Atlántico, misión que desde un comienzo parecía imposible por las limitaciones propias del avión (relativas a combustible y su autonomía) y a la ruta de más de 13.500 km que debían recorrer para llegar a su destino. La idea inicial de un traslado de material Hunter a través del Atlántico tuvo su origen en 1967 mientras el Coronel de Aviación Mario López Tobar formaba parte de los pilotos del Grupo de Aviación N° 7 comisionados a Inglaterra para instruirse en el avión británico. En aquel año quien liderara posteriormente la Operación Atlante ideó la posibilidad de cruzar el Atlántico en una ruta que consideraba Groenlandia - Canadá y otra alternativa por el sur, que sobrevolaba África e Isla Ascensión por el Atlántico Sur.

Tras los sucesos del 11 de septiembre de 1973 las actividades de planificación son retomadas de forma acelerada, escogiéndose la ruta del Atlántico Sur a través de África / Isla Ascensión. Se inicia un elaborado estudio de las condiciones meteorológicas de la ruta escogida para los meses de enero y febrero de 1974, estudios para mejorar la autonomía de la aeronave Hunter y el diseño de una solución que permitiera contar con mayor cantidad de libras de combustible, y por ende mayor autonomía. Esto dio como resultado un tanque de combustible adicional que se montó en la sección donde se alojaba el pack de cañones Aden, el que aumentó en 220 millas extras la autonomía de la aeronave. El día 3 de enero de 1974 se da inicio a la operación de traslado de los aviones Hunter con el vuelo de un C-130H del Grupo de Aviación N° 10 que traslada a Inglaterra a 9 oficiales y 12 suboficiales encargados de traer en vuelo los tres primeros aviones. A cargo de la planificación estuvo el Comandante del Grupo de Aviación N° 7, Comandante de Grupo Mario López Tobar, quien lideró la primera agrupación, trasladando los aviones J-734, J-735 y J-737, despegando el 12 de enero de 1974 desde la base de Lyneham de la RAF y llegando a el 24 de enero a la base aérea de Cerro Moreno. Esta primera parte de la operación de traslado consideró 11 etapas, siendo las más complejas y de mayor riesgo las que implicaban el cruce del Atlántico: Monrovia / Isla Ascensión (1.642 km) y Ascensión / Recife (2.296 km). Para el cruce del Atlántico los aviones fueron preparados durante cinco días con los nuevos estanques suplementarios instalados en la sección del pack de cañones, trabajos desarrollados en la base aérea española de Gando.

El segundo traslado estuvo a cargo del Comandante del Grupo de Aviación N° 9, Comandante de Grupo Gonzalo Alviña del Campo y lideró la agrupación el segundo Comandante del Grupo N° 7, Comandante de Escuadrilla Fernando Rojas Vender, trasladando los aviones J-733, J-736 y J-738 durante el mes de febrero de 1974, concluyendo de esta forma el traslado de los últimos seis Hunter adquiridos por el Gobierno de Chile el año 1971. Un detalle pocas veces reconocido, es la importancia que tuvo el apoyo técnico y logístico que brindaron a ambas agrupaciones, los pilotos y mecánicos del material C-130H, pertenecientes al Grupo de Aviación N° 10, especialmente en las etapas del cruce del Atlántico, en donde los Hunters no contaron con radio-ayudas y el apoyo del avión C-130H fue de vital importancia.



El Comandante del Grupo N° 7, Coronel Mario López T., artífice de la planificación y ejecución de la Operación Atlante. Lideró la primera agrupación, piloteando el avión N° J-735. En uno de sus relatos de la operación, confidenció que durante la travesía del Atlántico, puso una fotografía de su hijo menor en la mira del avión, su acompañante durante ese largo trayecto. **Fuente: FACh.**

El Hunter MK.71A N° J-735 durante el traslado desde Inglaterra. Se puede apreciar la ausencia de las "Sabrinas" y el sellado de las aberturas de los cañones para disminuir el coeficiente de resistencia. **Archivo Rino Poletti B.**

El Teniente Luis Utman subiendo al Mk.71A J-734 del Grupo de Aviación N° 7, avión que fue trasladado en vuelo en la primera agrupación de la Operación Atlante en 1974. **Fuente: FACh.**

Uno de los Hunters trasladado en la Operación Atlante en los últimos días de operación en el Grupo N° 7. Se observa que está usando un cono de nariz de otro avión. También tiene pintado el nombre "ASCENSION", en alusión a uno de los tramos realizados por estos aviones en 1974. **Colección Raúl Zamora M.**

El fin de la operación de los Hunter en el Grupo de Aviación Nº7 concluye el año 1976, año en que esta unidad comienza a recibir sus primeros aviones F-5 E/F Tiger II, cediendo sus Hunter al Grupo de Aviación N° 8, comenzando ambos grupos su operación en las instalaciones preparadas en la ciudad de Antofagasta, base aérea Cerro Moreno. Así concluye la operación del Hunter en el Grupo de Aviación N° 7 y en la Base Aérea Los Cerrillos que los albergó durante 9 años.

Servicio en el Grupo de Aviación N° 9

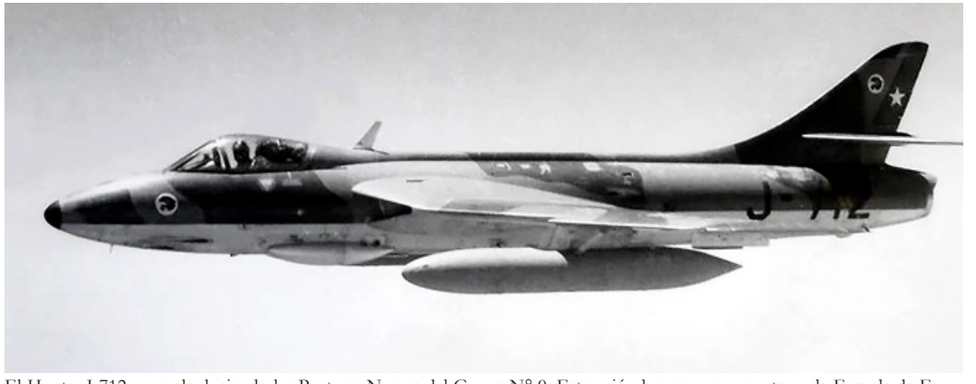
Sin duda alguna, a quien se le pregunte hoy en día acerca del Grupo N° 9, lo asocia con el helicóptero UH-1H. Sin embargo, la historia del Grupo de Aviación N° 9 comienza con su creación el 8 de mayo de 1967 basado inicialmente en la Base Aérea del Tepual, Puerto Montt, operando los Lockheed F-80C y T-33A. Junto con la llegada de la segunda partida de aviones Hunter a Chile se destinan 12 aviones a esta unidad de combate en mayo de 1970, todos monoplazas, dando inicio al legado de las "Panteras Negras", cuyo emblema sería concebido por el Capitán de Bandada Enrique Fernández C. El Mando de la Fuerza Aérea había dispuesto marcar presencia en la región, dando la posibilidad de reforzar rápidamente la zona austral, lo que logísticamente era más complejo de realizar con los aviones del Grupo N° 7.

Mientras el Hunter operó con esta unidad en la ciudad de Puerto Montt, le correspondió participar en el ataque al petrolero Napier. Este petrolero encalló en la Isla Guamblin, en la Península de Taitao el 10 de junio de 1973, derramando 30.000 toneladas de crudo, provocando un desastre ambiental de proporciones para la época. Después del rescate de la tripulación por parte de la Armada, una junta científica indicó que el daño al medio ambiente afectaría económicamente a la zona y no existiendo medidas para detener el desastre. Desde el Ministerio de Defensa se decidió atacar el petrolero con la finalidad de que se consumiera el petróleo que se mantenía al interior del buque y así detener el derrame.

Las operaciones del Hunter en el Grupo de Aviación N° 9 se vieron opacadas en febrero de 1974 por un accidente que involucró a dos Oficiales de la unidad. El día 14 de febrero, en las cercanías de Puerto Montt, colisionaron en el aire los Tenientes Joaquín Berríos C. y Roberto Urrutiaguer V., quienes no tuvieron oportunidad de eyectarse.

El 20 de marzo de 1975, en un esfuerzo para reunir todo el material Hunter en la Base Aérea de Cerro Moreno, el Grupo es trasladado a la ciudad de Antofagasta. En esta época, parte de su dotación de aeronaves fue pintada con un esquema desértico, más apropiado que el verde gris de los aviones del Grupo de Aviación N° 8. Lo más distintivo de sus aviones fue la presencia de las panteras negras en sus proas y empenajes, que ya lucían estando en Puerto Montt. No pasó mucho tiempo para que las los Hunter del Grupo N° 9 volvieran a Puerto Montt, en respuesta a la amenaza de un conflicto armado con Argentina a fines de 1978. Los aviones estuvieron en alerta permanente, ante las incursiones aéreas trasandinas. Los aviones del Grupo de Aviación N° 9 que participaban en patrullas aéreas de combate (PAC) fueron dotados en forma urgente en 1977 de misiles aire-aire de la israelí Rafael Shafrir II. Este trabajo fue desarrollado por el Ala de Mantenimiento, siendo la primera modificación de importancia realizada localmente a esta aeronave. Finalmente, el 2 de diciembre de 1981, el Grupo de Aviación N° 9 fue desactivado y los Hunter sobrevivientes de la unidad, pilotos y personal fueron destinados al Grupo de Aviación N° 8.

Pilotos y personal de mecánicos del Grupo N° 9 posando el 19 de septiembre de 1976. **Vía Anselmo Aguilar.**



El Hunter J-712 en vuelo, luciendo las Panteras Negras del Grupo N° 9. Este avión hoy es monumento en la Escuela de Especialidades de la FACh. **Fuente: FACh.**

El Hunter J-725 del Grupo de Aviación N° 9 en el aeropuerto de Ezeiza, en una visita a Argentina en 1972. Se puede notar un acabado especial del esquema de pintura, así como el esténcil en los estanques de combustible. **Autor: Jorge Leonardi.**

Aviones del Grupo N° 9 en alerta en una pista de despliegue en la zona austral para la crisis de Beagle con Argentina en 1978. Ambos aviones están armados con misiles Shafrir II y usando estanques auxiliares de 100 Galones. **Fuente: FACh.**

El Hunter 724 del Grupo N° 9 disparando un misil Shafrir. Este avión fue uno de los primeros 6 aviones en ser cableado en 1977 para poder lanzar este misil. **Fuente: FACh.**

Pilotos del Grupo de Aviación N° 9 durante el año 1977: **Vía Anselmo Aguilar.**

Personal del Grupo N° 9 posando con el típico letrero "Zona de Panteras Negras". Al lado, un Hunter del Grupo N° 9 realiza un Fox-3 a un F-5F del Grupo N° 7 a 300 yardas en un combate disimilar el 09 de noviembre de 1977. **Vía Anselmo Aguilar.**

El Teniente Sergio Grove M. del Grupo de Aviación N° 9 al lado de un Hunter con esquema desértico luciendo el característico emblema de la Pantera Negra en su proa. **Archivo Rino Poletti B.**

Servicio en el Grupo de Aviación N° 8

A fines de 1973 el Grupo de Aviación N° 8 recibe sus primeros aviones Hunter desde el Grupo de Aviación N° 7, siendo trasladados desde su base en Santiago a las instalaciones de la FACh de Cerro Moreno, Antofagasta. Para esa fecha conviven dos aeronaves de origen inglés en la unidad: Vampire y Hunter. Ya a finales de 1976 recibe los últimos Hunter operados por el Grupo de Aviación N° 7, quedando la unidad conformada por 14 Hunter, operando los cuatro aviones duales disponibles a la fecha, cuatro Hunter Mk.71 A y seis Mk.71. Con los últimos Hunter recibidos desde el Grupo de Aviación N° 7 se logró concentrar todo el material de la HSAL en la base aérea Cerro Moreno, a la fecha 26 aeronaves supervivientes, lo que contribuyó enormemente en los planes de instrucción, logísticos y de mantenimiento, al disponer por primera vez de todo el material en una sola instalación. Finalmente, terminará absorbiendo todo el material Hunter de los "Panteras Negras" el año 1981, año en que fue desactivado el Grupo de Aviación N° 9 y sus Hunter transferidos a esta unidad. Así, esta unidad concentró todo el material Hunter hasta su baja el año 1995, sufriendo grandes complicaciones para operarlo, debido a la imposibilidad de conseguir repuestos en forma fluida desde el fabricante y la obsolescencia que ya comenzaban a experimentar los aviones. Las décadas de los 80 y 90 fueron testigos de numerosos accidentes que cobraron la vida de varios pilotos de esta unidad, así como de dos suboficiales en accidentes terrestres operando estos aviones:

"Durante los años que serví en el Ala Base N° 1 fui testigo de varios aterrizajes en "drops" de los Hunters del Grupo N° 8 y N° 9, cuyos pilotos trajeron sus aviones de vuelta arriesgando sus vidas antes de eyectarse. También fui testigo de una eyección: Era una despejada mañana de marzo del año 1985 y cruzaba el patio de formación de la Base y de pronto escucho el silbido de un Hunter volando a baja altura. Me detuve un momento para observar lo que ya era rutinario, la típica montada en la vertical una vez terminado un vuelo de prueba. No me equivoqué y veo al Hunter trepando hacia el cielo. Mientras observo la evolución del avión, se escucha un ruido extraño y de pronto silencio - flame-out - pienso, mientras el avión comienza a caer en una trayectoria que lo conducía directo a las instalaciones de la Base. Repentinamente, el avión se recupera y describe un arco frente a mi vista y se dirige hacia un cerro en frente de la base. Son fracciones de segundo y de pronto veo el anaranjado globo de la explosión del avión y fugazmente los colores del paracaídas del piloto. Ahora llegaba a mis oídos el estampido de la explosión y un segundo después el ruido de la explosión de la munición de 30 mm de los cañones. Afortunadamente, el piloto, el Capitán de Bandada Marcos González V., resultó ileso. (Julio Arróspide R.).

Avión 723 con el escudo del Grupo N° 8 aterrizando de emergencia a mediado de los años 1980. **Fuente: Museo Aeronáutico.**

El Capitán de Bandada Carlos Bertens U., posando en el "Frankestein" de la flota, el 740, producto del ingenio de los ingenieros y especialistas del Ala de Mantenimiento, que lograron construir este Hunter con partes de los aviones J-700 y J-707, que se habían accidentado. Al lado, el Capitán de Bandada Sergio Grove M., posa al lado del 741, uno de los 2 Hunter T.67 que arribaron en 1983. **Archivo Rino Poletti B.**

Exposición estática de las cargas tácticas que podía llevar el Hunter. **Archivo Rino Poletti.**

El Teniente Manuel Quiñones S. en la cabina de un Hunter. **Archivo Rino Poletti B**. Al lado, un fotograma de la cámara G-95 de un Hunter del Grupo N° 8, muestra un F-14A del USS Independence siendo "derribado" en el Ejercicio Blue Sky I, en 1988. **Vía Duncan Silva D**.

Pilotos del Grupo de Aviación N° 8 posando frente al Hunter 724: Tenientes Ricardo Grupe M., Jorge Abello A., el Comandante de la Unidad, CDG Florencio Dublé P. y los Tenientes Patricio Topali F. y Arturo Merino N. **Vía Jorge Abello A.**

El Capitán de Bandada Lionel Zepeda L., en la cabina del Hunter 728, en su rol de supervisor de las pruebas de homologación de las bombas de racimo de Cardoen y Ferrimar. **Vía Lionel Zepeda L.**

Relación de amor y odio con Inglaterra

Un aspecto bastante desconocido para todo aquel que guste de la historia del material aéreo de la Fuerza Aérea de Chile, fueron las dificultades puestas por Inglaterra para el aprovisionamiento de repuestos y servicios para el material Hunter, por su participación en los sucesos del 11 de septiembre de 1973. Desde sindicatos en Inglaterra que colocaban condiciones de acceso para la recepción de los seis Hunter de la Operación Atlante, la confiscación de motores Avon 207 y las trabas burocráticas de los gobiernos laboristas de Harold Wilson y James Callaghan para su recuperación y envío a Chile, pasando por la secreta solución de la Hindustan Aeronautics Limited hasta llegar a la cesión en 1982 de catorce aeronaves Hunter y la muerte de un piloto instructor inglés en suelo chileno.

Era el año 1974 y tras el exitoso traslado de los seis aviones Hunter por el Atlántico Sur, la Junta Militar y de Gobierno que llevaba los hilos conductores del país, comienza a enfrentar el aislamiento de uno de sus principales proveedores de equipos militares: Inglaterra. Para el gobierno del laborista Primer Ministro Británico Harold Wilson, le incomodó que aviones de procedencia inglesa hubiesen atacado el palacio de gobierno en Chile y derrocado a un presidente cercano a su línea política. Así desde 1974, los gobiernos laboristas británicos retuvieron los motores e impidieron su retorno a Chile al no emitir la correspondiente licencia de exportación a pesar de estar concluido el overhaul realizado en la planta de East Kilbride de la Rolls-Royce. El argumento: en Chile se violaban los derechos humanos y que los Hunter formaban parte del aparato represor del estado. Así en 1978, cuatro años después de la retención de los cuatro motores Rolls-Royce Avon 207 esto se transformó en un tema legal y político de proporciones donde el gobierno del Primer Ministro Callaghan, se vio obligado a emitir los correspondientes documentos de exportación para la devolución a Chile de los cuatro motores. En palabras del Primer Ministro Callaghan al ser interpelado a mediados de julio de 1978, indicó claramente que "Los motores pertenecen a Chile. Si eso me gusta o no, es algo que no se plantea". Finalmente los motores fueron retornados a nuestro país y sobre si al Primer Ministro le gustó o no la situación, esto quedó claro cuando Rolls-Royce terminó de lleno los contratos de soporte y de mantenimiento con la Fuerza Aérea de Chile tras las gestiones del señor Callaghan. Obviamente, la fuerza de Hunters no podía quedar sin soporte para sus motores y tras los sucesos del mes de julio de 1978, se recibe durante el mes de septiembre el mensaje oficial N° 0157368 del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile con la positiva respuesta del Gobierno de la India para que Hindustan Aeronautics Limited (HAL) realice el overhaul de todos los motores Rolls-Royce Avon 207 de la flota Hunter disponible. Se cierra una puerta, se abre otra.

Ya en 1982 los Hunter son nuevamente el centro de atención de las relaciones chileno británicas, siendo en esta ocasión diametralmente opuesta la postura inglesa con el Gobierno de Chile. El entonces gobierno británico, dirigido por la Primer Ministro Margaret Thatcher, se encontró en una compleja situación cuando Argentina a comienzos de abril de ese año invade posesiones de ultra mar de la corona británica: Las Islas Falklands y Georgias del Sur. En aquella oportunidad la carencia de información de inteligencia y la necesidad de conocer el Orden de Batalla argentino en el Atlántico Sur, hizo que el gobierno británico pusiera sus ojos en Chile. El día 4 de abril de 1982 un oficial inglés, Wing Commander Sydney Edwards, se presenta ante el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Fernando Matthei Aubel, trayendo una carta de Sir David Grant, Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea británica solicitando apoyo y con plenas libertades para negociar y coordinar trabajos en conjunto.

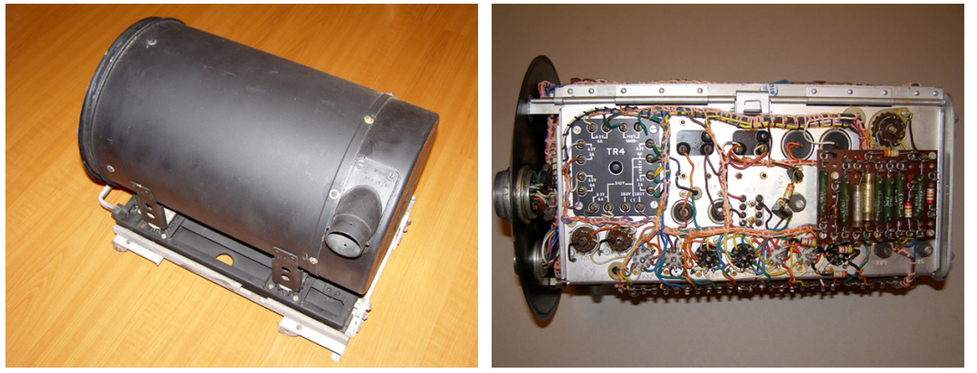
De esta forma comienza una nueva etapa en la relación chileno británica, deteriorada tras los sucesos del año 1978 y las dificultades que enfrentó la FACh para recuperar sus cuatro motores Rolls-Royce Avon 207 retenidos desde 1974. Dentro de las negociaciones por información de inteligencia, se autorizó la "venta" de 8 aviones Hunter junto a tres Canberra PR.9. El día 20 de abril de 1982 los ocho Hunter volaron desde RAF Brawdy a RAF Abingdon, siendo pintados los colores y marcas propias de la Fuerza Aérea de Chile.

Entre el 24 de abril y el 22 de mayo los aviones fueron transportados en Boeing 747 cargueros de "Flying Tiger Airliners", siendo recibidos en la base aérea de Cerro Moreno en la ciudad de Antofagasta. Una tercera y última entrega se produjo en enero de 1983 con lo que se completó la entrega de 12 aeronaves Hunter FGA.9 y 2 T.Mk.67. Junto con la llegada de los aviones se comisionó a Chile bajo el concepto de "instructores" a un grupo de pilotos de la RAF los que trabajaron en la integración de los nuevos aviones. Uno de estos pilotos, Flight Lieutenant Richard Thomas, resultó muerto al estrellarse su aeronave el 14 de febrero de 1983 (737). Los aviones T.67 recibieron las matrículas 741 y 742, en tanto que los aviones FGA.9 fueron matriculas del 743 al 754, los cuales en su mayoría fueron usados como fuente de repuestos y solamente 2 aviones fueron seleccionados para recibir las modificaciones del Programa Águila, el 743 y el 745.

Aterrizaje forzoso del Hunter T.67 N° 742, tras sufrir una falla hidráulica del tren de aterrizaje durante un vuelo de pruebas, su piloto, Comandante de Escuadrilla Duncan Silva D. y su copiloto, Capitán de Bandada Rolando Mercado, resultaron ilesos. **Archivo Rino Poletti B.**

El "Rango" Mk.1

El Hunter sin lugar a dudas significó un avance para la Fuerza Aérea de Chile en muchos aspectos, al ser en sí su primer sistema de armas (SdA) adquirido como tal y donde se desarrollaron con los años, pequeños proyectos de mejora y modernización. En este sentido los Hunter de la Fuerza Aérea incorporaban un pequeño sistema radar fabricado por la británica EKCO a comienzo de los años 50 que proporcionaba información para el tiro aire-aire de los cañones Aden. Este sencillo sistema estaba compuesto por dos módulos principales: la Unidad Rango (Ranging Unit) y la Cabeza de Radar (Radar Head). La "Unidad Rango" era la unidad codificadora/traductora y la "Cabeza de Radar" el componente encargado de emitir y recepcionar la señal de radio. Previo a la llegada de los últimos Hunter en 1982 y 1983, existían en Chile más de 35 radares, a lo que se sumaba un taller de reparación en el Ala de Mantenimiento, banco de pruebas en el Ala Base N° 1 y un banco de pruebas para campaña destinado para la reparación en terreno de los componentes del sistema Mk.1.



Detalles de Unidad Rango del Hunter, mostrando su unidad de proceso con la electrónica de los años 1950. **Autor: Raúl Zamora M.**

Modernización del Hunter, el Programa Águila, Caiquén y Eclipse

Siempre se habla de que el primer avión de combate modernizado en Chile fue el Mirage 50, pero eso es un error generalizado al olvidar los trabajos desarrollados sobre el material Hunter desde finales de los 70. A comienzo de los 80, el Departamento de Electrónica de la Dirección de Investigación de la Fuerza Aérea de Chile comienza a desarrollar diversos ingenios electrónicos para sumar nuevas capacidades a la flota de combate de la FACh. En este sentido aparecen en los Hunter del Grupo de Aviación N° 8 nuevos sensores y antenas en la sección de cola, incorporación de lanzadores de señuelos y otros ingenios con fines de "jamming". Es así como a contar de 1983 se comienza a normalizar la integración del misil Rafael Shafrir II en casi la totalidad de los Hunter disponibles, trabajos que durante el año 1977 fueron realizados en un número acotado de aviones por el Ala de Mantenimiento. Por otro lado se buscaba contar con sistemas de alerta táctica de radar y sistemas de señuelos que la Enmienda Kennedy imposibilitaba adquirir. Así comienza el desarrollo de los sistemas Caiquén I y Caiquén II y el sistema Eclipse, en sí las bases del programa de modernización Águila.

Caiquén fue el desarrollo destinado a alertar a los pilotos de la emisión de radares enemigos, siendo este ingenio capaz de identificar si la señal de un radar provenía de un equipo de vigilancia, adquisición o control de tiro, tanto terrestre como aéreo. El sistema tenía un peso que no superaba los 10 Kg. disponiendo de una cobertura de 360º en azimut y +/- 40 º en elevación. Por otro lado Eclipse consistía en un sistema de autodefensa pasivo destinado a perturbar radares activos o misiles IR, contando para estos fines de bengalas MJU-7/B (Flares) y/o fibras de aluminio RR-170 (Chaff). Tanto Caiquén como Eclipse interactuaban de forma conjunta, tanto automática como manualmente.

El programa Águila mejoró la aviónica del Hunter, estandarizó las cabinas de los aviones disponibles, buscando solucionar las diferencias existentes entre los lotes de aviones adquiridos de fábrica (H2516 y H2575 para Mk.71, H2517 para Mk.71A, H2518 y H2577 para T.Mk.72 más los FGA.9 y T.Mk.67) e incorporó nuevos equipos de comunicaciones y el RWR Caiquén. Dentro de las modificaciones mencionadas, también se incluyeron nuevos equipos de comunicación y navegación, Sistema de alarmas, reemplazo de todo el cableado eléctrico y un nuevo sistema de motor de partida. Los aviones sujetos a estas modificaciones fueron los siguientes:

Mk.71	Mk.71A	Mk.72	FGA.9
702	715	718	743
703	734	736	745
704	735		
708			
712			
722			
724			
726			
727			
728			
729			
732			
736			
740			

El Hunter 745 volando en la zona norte del país. Este avión junto al 743, fueron los únicos aviones FGA.9 recibidos en 1982 que fueron modificados por el Programa Águila. El 743 se perdió el 01 de abril de 1983, luego de sufrir un flame-out. **Fuente: FACh.**

El Hunter X-001 en la FIDA 1980. Este avión fue construido por el Ala de Mantenimiento con partes de los fuselajes de los aviones J-700 y J-707, los cuales se habían accidentado. **Archivo Rino Poletti B.**

El Hunter N° 728 siendo arrastrado en la pista de El Bosque en 1984, antes de que se destruyera en un accidente el 23 de marzo de 1985, en donde su piloto, el CDE Duncan Silva D., alcanzó a eyectarse y salvar su vita. **Archivo Raúl Zamora M.**

El Hunter 702, con configuración Águila, usando el sistema Eclipse en el lado derecho del fuselaje. **Archivo Raúl Zamora M.**

El avión Mk.71A N° 715, saliendo de los hangares de ENAER con las modificaciones del Programa Águila. Este avión se perdería en un accidente el 17/02/1992, falleciendo su piloto, el Comandante Ricardo Sepúlveda U. **Fuente: Museo Aeronáutico.**

El Hunter 734 participando en el último Ejercicio de su vida operativa, en noviembre de 2004 en Iquique, junto a aviones F-5 y A-36 de la FACh y un escuadrón de aviones F-16A de la Guardia Nacional de Puerto Rico. **Autor: Patrick Laureau.**

Últimos días del Hawker Hunter y su preservación histórica

Como a las generaciones precedentes, Vampires y F-80, el día de cerrar la cortina llegó para la alicaída flota de Hunters que se mantenían en vuelo en el Grupo N° 8 a fines de 1994. A esa fecha había unos 8 aviones en vuelo. Su reemplazo estaba a la cuadra, los Mirage Elkans. Habían pasado más de 27 años y se había preparado a varias generaciones de pilotos de combate, quienes enfrentaron muchos desafíos y dificultades para dar cumplimiento a la Misión de la Fuerza Aérea de Chile. Dieciséis pilotos y dos mecánicos pagaron un alto precio y dieron sus vidas operando este material. Sin embargo, para rendir tributo a quienes tuvieron el privilegio de volar este magnífico avión de combate, los ingenieros y especialistas que lo mantuvieron y todos sus entusiastas, quedaron suficientes vestigios de su paso por la Fuerza Aérea de Chile en la forma de ejemplares conservados y expuestos en distintas partes del país, principalmente en bases aéreas y en algunas plazas del país.

#	Avión	Modelo	Destino/Ubicación
1	702	MK.71	Almacenado en el Ala de Abastecimiento.
2	712	MK.71	Monumento en la Escuela de Especialidades.
3	718	MK.72	Preservado en el Museo Aeronáutico.
4	722	Mk.71	Monumento en la Base Aérea de Quinteros.
5	724	MK.71	Almacenado en el Museo Aeronáutico.
6	725	MK.71	Monumento en la Academia de Guerra Aérea.
7	726	MK.71	Monumento en la Base Aérea el Tepual.
8	727	MK.71	Preservado en el Grupo de Aviación N° 8 para ceremonias.
9	729	MK.71	Monumento en la Base Aérea Los Cóndores.
10	731	MK.71	Preservado en la Escuela de Especialidades.
11	734	MK.71A	Almacenado en el Museo Aeronáutico.
12	735	MK.71A	Almacenado en el Museo Aeronáutico.
13	736	Mk.72	Operado por EMBRAER como avión de seguimiento con matrícula PP-XHH
14	741	T.67	Monumento en Villa Carrizo, Antofagasta.
15	744	FGA.9	Preservado en el Museo Aeronáutico.
16	747	FGA.9	Preservado en el Museo de la Fuerza Aérea de Israel.
17	748	FGA.9	Preservado en el Museo Aeronáutico.
18	749	FGA.9	Monumento en la Base Aérea de Cerro Moreno, Antofagasta.
19	750	FGA.9	Preservado en el Museo Aeronáutico.
20	752	FGA.9	Monumento en la plaza central de Mejillones, Antofagasta.

Línea de vuelo con los últimos Hunters en la base aérea Los Cerrillos el día 19 de abril de 1995. **Autor: Patrick Laureau.**

Pilotos del último vuelo de los Hunters: CDE Duncan Silva D., GDA Fernando Rojas V., General del Aire Ramón Vega H. (QEPD), GDA Jaime Estay V., GBA Enrique Montealegre J. y el CDG Patricio Saavedra (QEPD). **Autor: Patrick Laureau.**

El 702, correspondiente a la primera partida, en 1996 en el MNAE esperando ser restaurado como monumento en la entrada del Comando Logístico. Actualmente se encuentra en el Ala de Abastecimiento. **Autor: Stuart Jessup.**

Preservación única a nivel mundial. El ex G-APUX, demostrador de la HSAL, en colores de la FACh, primer avión Hunter en volar en Chile, el primero en pasar la barrera del sonido y también el último en volar en Chile. **Autor: Raúl Zamora M.**

Uno de los Hunter más fotografiados, a la intemperie en el Museo Aeronáutico, esperando poder ser restaurado. **Autor: Raúl Zamora M.**

El Hunter 726 conservado como monumento en la Base Aérea El Tepual. **Autor: Dan Toro A.**

Un esmerado esfuerzo ha realizado el Grupo de Aviación N° 8 para la preservación del Hunter 727, el cual es usado junto al Elkan N° 720 en las ceremonias oficiales. **Autor: Andrés Contador K.**

Un caso excepcional es el del avión Mk.72 N° 736, el cual fue vendido a EMBRAER y es usado actualmente como avión de seguimiento. **Archivo Raúl Zamora M.**

El Hunter T.67 741 sobre un pedestal en la Villa Carrizo, Antofagasta. **Créditos: Raúl Zamora M.**

El Hunter FGA.9 N° 744, perteneciente a la última partida de aviones recibidos en 1982, conservado en el Museo Aeronáutico. **Autor: Andrés Contador K.**

El final del Hunter FGA.9 N° 747 en el Museo de la Fuerza Aérea de Israel, con colores de la Fuerza Aérea Jordana en 2014. Este avión fue intercambiado por un Dassault Mystere IVA de Israel en 1989. **Autor: Wojtek Kmiecik.**

El Hunter FGA.9 N° 749, en medio del patio de formación de la Base Aérea de Cerro Moreno. **Autor: Andrés Contador K.**

El FGA.9 N° 750, con una configuración Águila, almacenado en el Museo Aeronáutico, antes de ser restaurado. **Autor: Raúl Zamora M.**

El 750 magníficamente restaurado, usando una configuración Águila, lo cual no es correcto, ya que este avión no recibió esas modificaciones durante su vida operativa. **Autor: Julio Arróspide R.**

El FGA.9 N° 752 conservado en la plaza central de Mejillones, Antofagasta, enfrentando el medio ambiente y también el vandalismo. **Autor: Raúl Zamora M.**

Pérdidas de material de vuelo y accidentes mayores

La historia de la operación del Hunter en la Fuerza Aérea de Chile no estaría completa si no se menciona la tasa de accidentes mayores sufridos durante 27 años de uso. Si bien no es la más alta dentro de los aviones que ha operado la Fuerza Aérea de Chile, es una de la más notoria, porque es más reciente.

El primer accidente mayor y uno de los menos difundidos fue la colisión aérea que protagonizaron dos aviones del Grupo de Aviación N° 7 que se encontraban realizando maniobras en Valparaíso junto a la Armada el día 13 de julio de 1970, previo a lo que sería la Operación UNITAS XI. Los aviones J-706 y J-719 entraron en curso de colisión, no pudiendo evitar la inminente tragedia. Ambos aviones resultaron destruidos y sus pilotos, Comandante de Escuadrilla Julio Frías F. y el Ingeniero Comandante de Escuadrilla Rudy Epensberger R., tripulando el J-719 y el Capitán de Bandada Luis Corsi C., a bordo del J-706, no tuvieron oportunidad de eyectarse.

Una de las pocas fotografías del J-719, después de un aterrizaje sin tren. Fue uno de los primeros Hunter en perderse en una colisión con el Hunter N° J-706, en donde perdieron la vida 3 Oficiales del Grupo N° 7. **Archivo Rino Poletti B.**

Al año siguiente fallece el Teniente Renato Palma, el día 19 de abril, mientras realizaba una práctica de tiro, a bordo del avión J-701. El 12 de junio de 1972, se produce la primera eyección en material Hunter. El Capitán de Bandada Marcos Meirelles G., realizaba una misión de entrenamiento en las cercanías de Mejillones, cuando su avión, el J-705, experimenta un flame-out. No pudiendo aplicar el procedimiento para este caso, debido a la baja altura a la que volaba, decide eyectarse, salvando su vida, sin sufrir lesiones. Tiempo después el Capitán Meirelles recibiría la Corbata Azul que Martin-Baker obsequia a los pilotos que han usado sus efectivos asientos de eyección.

El mismo mes, mientras se realizaba una inspección de mantenimiento a un asiento de eyección en un hangar de Cerro Moreno, el Cabo 2° Carlos Solís Zapata muere instantáneamente cuando de forma imprevista, acciona la secuencia de eyección del asiento al cual realizaba la inspección, proyectándolo en el aire y estrellando su cuerpo contra el techo del hangar. Esto obligó a revisar los procedimientos para estas inspecciones y tomar los resguardos necesarios. En los años 1980, los Suboficiales solteros del Ala N° 1, en homenaje al Cabo Solís, organizaron una maratón con su nombre, la cual se realizó por varios años.

El primer avión de reconocimiento fotográfico Mk.71A, el J-716, se pierde el 24 de enero de 1973 después de experimentar problemas técnicos, que obligan a su piloto, Capitán de Bandada Ettore Rossi Z., a eyectarse, resultando ileso.

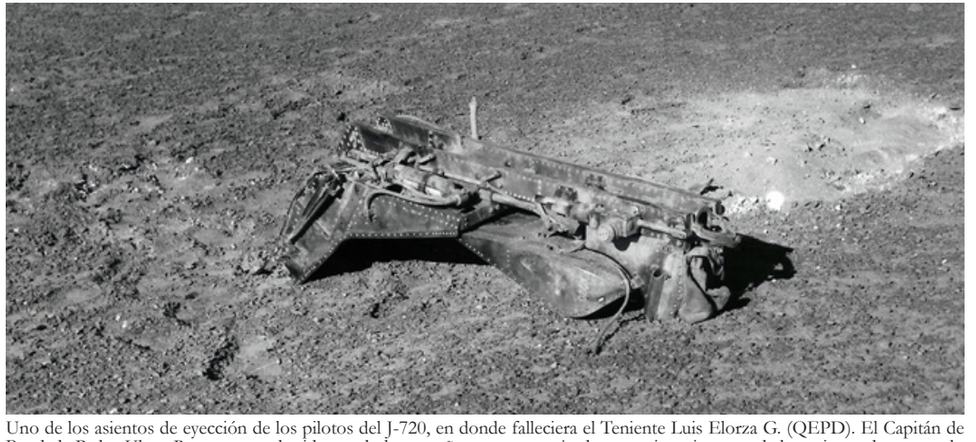
Una nueva colisión aérea enluta en esta ocasión al Grupo de Aviación N° 9, en donde dos entrañables amigos, que habían realizado toda su carrera en la FACh juntos, pierden sus vidas el 19 de febrero de 1974. Los Tenientes Joaquín Berríos C. y Roberto Urrutiaguer V. colisionan durante un entrenamiento en los aviones J-730 y J-714, respectivamente, sin que pudieran eyectarse.

El Grupo de Aviación N° 9 pierde otro piloto, el Teniente Sergio Poblete G., volando el avión N° J-711, el 23 de abril de 1976, producto de una falla en su motor. Pasarían 3 años para que se registrara una nueva desgracia. En esa ocasión, el 26 de marzo de 1980, el Comandante del Grupo de Aviación N° 9, Comandante de Grupo César Guevara F., hace una invitación al Coronel de la Fuerza Aérea de Brasil, Coronel Piragive Fleury C. para realizar un vuelo de prácticas de combate aéreo disimilar con aviones F-5E del Grupo N° 7. Volando en el avión Mk.72 N° 721 del Grupo N° 8, realizan la práctica programada sin problemas, sin embargo, en una de las maniobras que realiza el Comandante Guevara sobre el océano Pacífico, se pierde contacto con él, sin poder determinar qué le pasó al avión. Inmediatamente se activó el procedimiento de búsqueda y rescate, sin poder encontrar ni una sola huella del avión ni de sus tripulantes. Este accidente ha alimentado la leyenda respecto a los aviones, tanto civiles como militares, que se han accidentado en las inmediaciones de Cerro Moreno, llamándole "El triángulo de Cerro Moreno".

Una de las pocas fotografías del J-721 del Grupo de Aviación N° 8, antes de que desapareciera el 26 de marzo de 1980. **Vía Julio Arróspide R. (Autor desconocido).**

La década de los años 1980 concentra 2 tercios de los accidente de Hunters y afecta principalmente al Grupo de Aviación N° 8, unidad de combate que opera todo el material Hunter, después de la desactivación del Grupo N° 9. Factores como el tiempo de uso de los aviones, en torno a los 15 años, las enmiendas de armamentos y asistencia técnica por parte de Gran Bretaña, pueden haber incidido en esta acumulación de accidentes, específicamente debido a fallas técnicas, fatiga de material, etc. Se pueden descartar problemas de entrenamiento, ya que los pilotos, pese al bajo promedio de aviones en vuelo durante esa década, realizaban sus programas de mantención de eficiencia operativa (MEO) en forma íntegra, volando en promedio de 11 a 15 horas de vuelo mensuales, lo que significaba de 12 a 18 salidas mensuales. No obstante, sucedieron algunos accidentes atribuibles a fallas de pilotaje.

A los pocos días del cambio de mando de la Primera Brigada Aérea, se registra el accidente del avión J-710 de dotación del Grupo de Aviación N° 9, el día 12 de enero de 1981, piloteado por el Teniente Pedro Araya L., quien se estrella en la zona de Cerro Gordo. Dos meses después fallece el último piloto del Grupo de Aviación N° 9, antes de su desactivación, el Teniente Alexis Núñez P., quien reporta una falla de su avión, el J-738 y comunica que va a proceder a eyectarse sobre el mar. Sin embargo, no se pudo recuperar al Teniente Núñez o parte de su avión. Ese año sucede una tercera desgracia: En una misión de entrenamiento que se le realizaba al Teniente Luis Elorza G. en el avión N° J-720, el Capitán de Bandada Pedro Uhart R., durante una demostración del comportamiento del avión, inicia una picada controlada, pero que a los pocos momentos pierde esa condición ante una falla hidráulica que experimenta el avión. La situación no puede resolverse aplicando los procedimientos de emergencia y quedando poco margen para poder salvar el avión, el Capitán Uhart ordena la eyección. Lamentablemente, ambos pilotos quedan mal heridos una vez que aterrizan en el candente desierto de Atacama. Quien saca la peor parte es el Teniente Elorza, quien fallece producto de sus heridas, en tanto que el Capitán Uhart logra ser rescatado a tiempo.



Uno de los asientos de eyección de los pilotos del J-720, en donde falleciera el Teniente Luis Elorza G. (QEPD). El Capitán de Bandada Pedro Uhart R., pese a sus heridas, pudo hacer señas con su espejo de supervivencia a uno de los aviones de rescate, lo cual le salvó la vida. **Archivo Rino Poletti B**.

El Hunter J-728 del Grupo de Aviación N° 9 después de un aterrizaje forzoso sobre sus drops. **Archivo Rino Poletti B**.

El año 1981 también terminó con un grave accidente terrestre. El día 30 de diciembre un equipo de especialistas en armamento realizaba inspecciones de cañones a 5 aviones del Grupo N° 8. Un error de procedimiento durante la inspección del avión 724, provoca el disparo accidental de uno de sus cañones. Lamentablemente, la trayectoria de la munición alcanzó de lleno al Cabo 1° Patricio Cornejo, quien justo en ese momento operaba un tractor de arrastre y por un milagro no hirió al Jefe de Línea, Suboficial Pablo Bazaes, quien también se encontraba a bordo. Es más, segundos antes se habían bajado del tractor 3 mecánicos de línea, lo cual pudo haber sido peor.

El año 1983, sin duda alguna fue el peor año en cuanto a cantidad de accidentes. El Flight Lieutenant de la Royal Air Force Richard "Dick" Thomas se encontraba en intercambio en el Grupo de Aviación N° 8. El Teniente Thomas llevaba varios meses realizando instrucción y participando en las operaciones diarias del Grupo N° 8. El 14 de febrero de 1983, fue programado para realizar una navegación de bajo nivel junto al Capitán Carlos Herrera R. "Hacha". En un par de oportunidades habían fallado los aviones sin poder realizar la misión programada. Sin embargo, él insistió en realizar el turno, saliendo junto a "Hacha" hacía el final de la tarde, al mando del Hunter N° 737. Los aviones realizaron la navegación según lo planificado hasta el último punto, en las cercanías de Baquedano. Arribando al último punto de navegación, el Teniente Thomas realiza el cambio de frecuencias de acuerdo a lo planificado. Durante este procedimiento, "Hacha", quién volaba un poco más alto, advierte que el piloto inclina su cabeza hacia el sector izquierdo de la cabina y nota que el avión comienza a bajar el ala izquierda peligrosamente, dado a la poca altura a la que volaba. Trató de llamarle por radio, sin resultado, hasta que el ala impactó el terreno y el avión se envolvió en un hongo de fuego y polvo. El Teniente Thomas no tuvo oportunidad alguna de sobrevivir.

Pasaron solo tres días y el Grupo N° 8 pierde a un destacado Oficial nuevamente. El Hunter 704, es planificado para vuelo nocturno y es asignado al Teniente Javier Recassens S. El avión despega y se funde en la noche antofagastina, realizando la misión según lo planificado, pero en la aproximación final desde el mar hacia la pista de Cerro Moreno, se pierde el contacto. Después de unos minutos se activa el procedimiento de emergencia. Durante semanas se realiza la búsqueda del avión con ayuda de la Armada de Chile, hasta que es localizado. Curiosamente, el avión no se encontraba destruido, lo que hace presumir que el avión entró en el agua con un ángulo muy bajo, lo que se puede atribuir a una falla de los instrumentos, no permitiendo al piloto determinar que estaba a muy baja altura durante la aproximación.

El Hunter 723 del Grupo de AVIACIÓN N° 8 después de un aterrizajes de emergencia. **Archivo Rino Poletti B**.

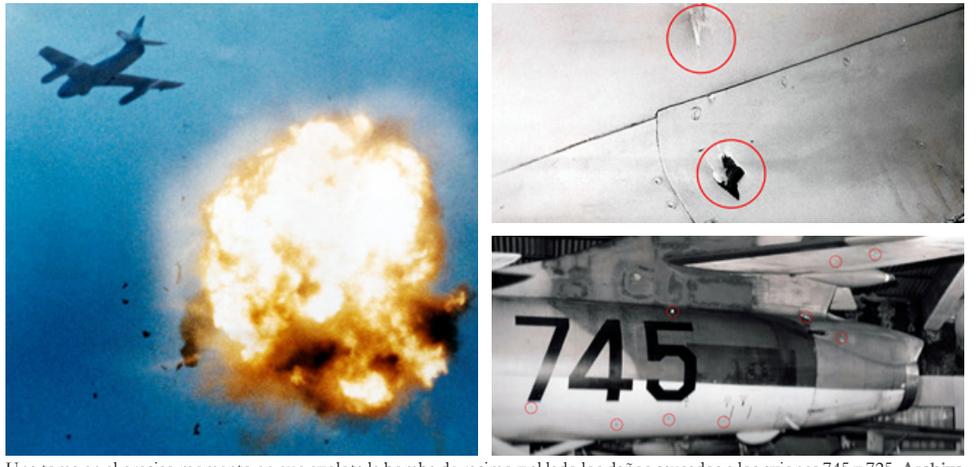
Dos meses después, el 01 de abril de 1983. El Teniente Alejandro Quezada, se encontraba realizando una misión de entrenamiento en el avión N° 743, cuando experimentó un flame-out de su motor. No pudiendo hacerlo partir nuevamente, no le quedó más alternativa que eyectarse. Sin embargo, no todo salió bien, pese a lo controlado del procedimiento de eyección, puesto que el Teniente Quezada sufrió lesiones en su columna vertebral que después de varias intervenciones quirúrgicas, lo dejaron postrado. De acuerdo, a algunas fuentes, esta condición lo habría llevado a quitarse la vida posteriormente.

En el segundo semestre de 1983, el 23 de julio, el Teniente Carlos Bertens U. retorna de una misión de entrenamiento en el mítico 709, el "Ojo" como era llamado por sus tripulaciones y mecánicos. Este avión había sido equipado con una cámara que usaban los aviones Lear Jet, instalada en la sección del pack de cañones, durante la crisis del año 1978 con Argentina. Fue pintado con un esquema de baja visibilidad, muy parecido al esquema que usó en su momento el J-703 en 1975. El "Ojo" habría realizado misiones de reconocimiento en territorio argentino durante esa crisis. Algunos de sus mecánicos y especialistas han señalado que los pilotos que realizaban estas misiones eran revisados por ellos, permitiéndoles llevar sólo su pistola reglamentaria, pero en ningún caso algún elemento que permitiera identificarlos, en sus trajes de vuelo o equipamiento. Pero el día final de este avión estaba destinado y durante la fase de aterrizaje, el Teniente Bertens declaró una emergencia por falla hidráulica. El equipo SEI preparó la pista y el avión se dispuso a aterrizar. El avión tocó tierra y su tren izquierdo colapsó, perdiendo el estanque auxiliar, arrastrándose por todo el largo de la pista. En ese momento el piloto eyectó la canopy, pero no se eyectó y esperó hasta que el avión se salió de la pista, hasta su detención. Afortunadamente, el Teniente Bertens resultó ileso, no así el famoso "Ojo", que fue dado de baja.

El año 1985, se perdieron 2 aviones por problemas técnicos. Sus pilotos, el Capitán Marcos González V. "Gorila", se eyectó espectacularmente el 08 de marzo, después de realizar un vuelo de pruebas de uno de los últimos aviones de reconocimiento de la primera partida, el 717. Evitó que el avión se estrellara sobre la base después de experimentar un flame-out, eyectándose a último momento en un cerro cercano a la base. En tanto, el Capitán Duncan Silva D., se eyectó 2 semanas después, mientras realizaba una misión de tiro aire-tierra en el avión 728. En una de las pasadas el avión no respondió a los comandos y "Satanás" no pudo nivelar el avión, logrando salvarse en última instancia, halando la manilla de eyección.

Los restos del Hunter Mk.71A N° 717, accidentado el día 08/03/1985, estrellándose a pocos kilómetros al Este de la Base Aérea Cerro Moreno. Su piloto, Capitán Marcos González V., se eyectó en último momento, salvando su vida. **Archivo Rino Poletti B.**

El 09 de abril de 1987, mientras se realizaba una misión de homologación de lanzamiento de bombas de racimo Cardoen, una de las bombas lanzadas en el polígono de tiro explotó prematuramente y sus fragmentos alcanzaron al avión que la lanzó y a uno de los aviones de seguimiento. Ambos aviones recibieron importantes daños y tuvieron que aterrizar de emergencia. Afortunadamente, ambos pilotos resultaron ilesos.



Una toma en el preciso momento en que explota la bomba de racimo y al lado los daños causados a los aviones 745 y 725. **Archivo Rino Poletti.**

El 17 de febrero de 1992, durante una práctica de maniobras básicas de combate sobre el área de Mejillones, realizada por el Comandante de Escuadrilla Ricardo Sepúlveda U. y el Teniente Patricio Schnettler D., el Comandante Sepúlveda, al mando del Hunter 715, realiza una maniobra para poder obtener una ventaja sobre su instruido. Sin embargo, durante la ejecución de la maniobra, rebasó la altitud de seguridad y el avión se acercó peligrosamente al terreno. Ante una inminente colisión con el terreno, "Tiburón" comenzó el procedimiento de eyección, pero a destiempo porque el avión se estrelló en el preciso momento en que el asiento salía catapultado del avión, alcanzando la explosión de lleno al piloto.

El 715 en ENAER, ya habiendo recibido las modificaciones del Programa Águila. El 17 de febrero de 1992 se accidentaría y cobraría la vida del Comandante de Escuadrilla Ricardo Sepúlveda U. (QEPD). **Fuente: Museo Aeronáutico.**

Pasaron dos años y el ahora Capitán Patricio Schnettler D. realizaba una práctica de tiro aire-tierra en el avión N° 708, cuando en una de las pasadas el avión comenzó a experimentar un roll, el cual no pudo controlar. Ante esto, decidió eyectarse, pero también a destiempo, ya que la trayectoria de salida del asiento dio contra el terreno, estrellándose y falleciendo instantáneamente. La muerte del Capitán Schnettler permitió esclarecer que una fatiga de material en el motor del avión habría provocado el accidente.

Una de las últimas fotografías del Hunter 708, el último avión de la flota en accidentarse el día 14 de julio de 1994 y que cobrara la vida del Capitán de Bandada Patricio Schnettler D. (QEPD). **Autor: Patrick Laureau.** Al lado una fotografía del Capitán Schnettler, posando al lado del Hunter 702.

#	Fecha	Causal	Avión	Unidad	Piloto	Eyección	Resultado
1	13-07-1970	CA	J-706	Grupo 7	CDB Luis Corsi C.	No	Fallecido
			J-719	Grupo 7	CDE Julio Frías F.	No	Fallecido
					CDE Rudy Epensberger B.	No	Fallecido
2	07-09-1970	AF	J-700	Grupo 7		No	Ileso
3	19-02-1971	AF	J-707	Grupo 7		No	Ileso
4	10-05-1972	CT	J-701	Grupo 7	TTE Renato Palma M.	No	Fallecido
5	12-06-1972	FO	J-705	Grupo 7	CDB Marcos Meirelles G.	Sí	Ileso
6	27-06-1972	AT			CB2 Carlos Solís Zapata	Sí	Fallecido
7	24-01-1973	FT	J-716	Grupo 9	CDB Ettore Rossi Z.	Sí	Ileso
8	19-02-1974	CA	J-730	Grupo 9	TTE Joaquín Berríos C.	No	Fallecido
			J-714	Grupo 9	TTE Roberto Urrutiaguer V.	No	Fallecido
9	04-07-1974	AF	J-713			No	Ileso
10	23-04-1976	GL	J-711	Grupo 9	CDB Sergio Poblete G.	No	Fallecido
11	26-03-1980	CT	J-721	Grupo 9	CDG César Guevara F.	No	Desaparecido
				FAB	CRL FAB Piragibe Fleury C.	No	Desaparecido
12	12-01-1981	CT	J-710	Grupo 9	TTE Pedro Araya L.	No	Fallecido
13	10-03-1981	CT	J-738	Grupo 9	TTE Alexis Núñez P.	Sí	Desaparecido
14	14-08-1981	PC	720	Grupo 8	CDB Pedro Uhart R.	Sí	Lesionado
					TTE Luis Elorza G.	Sí	Fallecido
	30-12-1981	AT	724	Grupo 8	CB1 Patricio Cornejo	No	Fallecido
15	14-02-1983	CT	737	Grupo 8	TTE RAF Richard Thomas	No	Fallecido
16	17-02-1983	CT	704	Grupo 8	TTE Javier Recassens S.	No	Fallecido
17	01-04-1983	FO	743	Grupo 8	TTE Alejandro Quezada	Sí	Lesionado
18	23-07-1983	AF	709	Grupo 8	TTE Carlos Bertens U.	No	Ileso
19	08-03-1985	FO	717	Grupo 8	CDB Marcos González V.	Sí	Ileso
20	23-03-1985	FO	728	Grupo 8	CDB Duncan Silva D.	Sí	Ileso
21	18-09-1989	AF	723	Grupo 8	TTE Carlos Jofré	No	Ileso
22	17-02-1992	CT	715	Grupo 8	CDE Ricardo Sepúlveda U.	Parcial	Fallecido
23	14-07-1994	PC	708	Grupo 8	CDB Patricio Schnettler D.	Parcial	Fallecido

AF=Aterrizaje Forzoso; AT=Accidente Terrestre; CA=Colisión Aérea; CT=Colisión con el Terreno (Tierra o mar); EM=Explosión Munición; FT=Falla Técnico; FO=Flame-Out (Apagado motor); GL=G-LOC (Pérdida de Conciencia por G's); PC=Pérdida Control.

Resumen de características y detalles de la flota

#	N° FACh	Modelo	Inicio Servicio	Término Servicio
1	J-700	Mk.71	1967 – G.7	05-04-1977 – G.7 - Fuera de servicio por accidente.
2	J-701	Mk.71	1967 – G.7	10-05-1972 – G.7 – Destruido en accidente.
3	J-702 – 702	Mk.71	1967 – G.7	1994 – G.8 – Monumento en el Comando Logístico.
4	J-703 - 703	Mk.71	1967 – G.7	
5	J-704 – 704	Mk.71	1967 – G.7	17-02-1983 – G.8 – Destruido en accidente.
6	J-705	Mk.71	1967 – G.7	12-06-1972 – G.7 - Destruido en accidente.
7	J-706	Mk.71	1968 – G.7	13-07-1970 – G.7 – Destruido en accidente.
8	J-707	Mk.71	1968 – G.7	05-04-1977 – G.8 – Fuera de servicio por accidente.
9	J-708 – 708	Mk.71	1968 – G.7	14-07-1994 – G.8 - Destruido en accidente.
10	J-709 – 709	Mk.71	1968 – G.7	23-07-1983 – G.8 - Fuera de servicio por accidente.
11	J-710	Mk.71	1968 – G.7	12-01-1981 – G.8 – Destruido en accidente.
12	J-711	Mk.71	1968 – G.7	23-04-1976 – G.9 – Destruido en accidente.
13	J-712 - 712	Mk.71	1968 – G.7	1994 – Monumento en la Escuela de Especialidades.
14	J-713	Mk.71	1968 – G.7	04-07-1974 – G.7 - Fuera de servicio por accidente.
15	J-714	Mk.71	1968 – G.7	19-02-1974 – Destruido en accidente.
16	J-715 – 715	Mk.71A	1968 – G.7	17-02-1992 – G.8 – Destruido en accidente.
17	J-716	Mk.71A	1968 – G.7	24-01-1973 – G.7 – Destruido en accidente.
18	J-717 – 717	Mk.71A	1968 – G.7	08-03-1985 – G.8 – Destruido en accidente.
19	J-718 – 718	Mk.71	1967 – G.7	1995 – G.8 – Preservado en el Museo Aeronáutico.
20	J-719	Mk.72	1967 – G.7	13-07-1970 – G.7 – Destruido en accidente.
21	J-720	Mk.72	1968 – G.7	14-08-1981 – G.8 – Destruido en accidente.
22	J-721	Mk.72	1971 – G.7	26-03-1980 – G.8 – Destruido en accidente.
23	J-722 – 722	Mk.71	1970	1994 – G.8
24	J-723 – 723	Mk.71	1970	18-09-1989 – G.8 – Fuera de servicio por accidente.
25	J-724 - 724	Mk.71	1971	1995 – G.8
26	J-725 - 725	Mk.71	1971	1994 – G.8 – Monumento en la Academia de Guerra.
27	J-726 -726	Mk.71	1971	1994 – G.8 – Monumento en la Base Aérea El Tepual.
28	J-727 – 727	Mk.71	1971	1994 – G.8 – Preservado en la Base Aérea Cerro Moreno.
29	J-728 – 728	Mk.71	1971	23-03-1985 – G.8 – Destruido en accidente.
30	J-729 – 729	Mk.71	1971	02-07-1976 – G.8 – Monumento en la Base Aérea Los Cóndores.
31	J-730	Mk.71	1971	19-02-1974 – Destruido en accidente.
32	J-731 – 731	Mk.71	1973	1994 – G.8 – Preservado en la Escuela de Especialidades.
33	J-732	Mk.71	1973	
34	J-733	Mk.71	1974	
35	J-734 – 734	Mk.71A	1974	1995 – G.8
36	J-735 – 735	Mk.71A	1974	1995 – G.8
37	J-736 – 736	Mk.72	1974	1995 – G.8
38	J-737 – 737	Mk.71	1974	14-02-1983 - G.8 – Destruido en accidente.
39	J-738	Mk.71A	1974	10-03-1981 – G.8 – Destruido en accidente.
40	X-001 – 740	Mk.71	1980 – ENAER	
41	741	T.67	1982 – G.8	1994 – G.8 – Monumento en Villa Carrizo, Antofagasta.
42	742	T.67	1982 – G.8	
43	743	FGA.9	1982 – G.8	01-04-1983 - G.8 – Destruido en accidente.
44	744	FGA.9	1982 – G.8	18-10-1989 – G.8 – Donado al Museo Aeronáutico.
45	745	FGA.9	1982 – G.8	
46	746	FGA.9	1982 – G.8	1989 – G.8.
47	747	FGA.9	1982 – G.8	18-10-1989 – G.8 – Donado al MNAE e intercambiado por un Mystere IVA de la Fuerza Aérea de Israel.
48	748	FGA.9	1982 – G.8	18-10-1989 – G.8 – Donado al Museo Aeronáutico.
49	749	FGA.9	1982 – G.8	1994 – G.8 – Preservado en la Base Aérea de Cerro Moreno.
50	750	FGA.9	1982 – G.8	18-10-1989 – G.8 – Donado al Museo Aeronáutico.
51	751	FGA.9	1982 – G.8	
52	752	FGA.9	1982 – G.8	1989 – G.8
53	753	FGA.9	1982 – G.8	1989 – G.8
54	754	FGA.9	1982 – G.8	1989 – G.8

Esquemas de Pintura

Los Hunters durante su operación en la Fuerza Aérea de Chile utilizaron principalmente el esquema bicolor verde-gris para las superficies superiores y gris claro para las superficies inferiores, utilizadas por la RAF. La primera partida de Hunters llegó con un color metálico para las superficies inferiores, la cual fue reemplazada posteriormente por el color gris claro usado por la RAF. A medida de que los aviones iban siendo sometidos a inspecciones IRAN, las pinturas aplicadas ya no eran de los mismos códigos y tonalidades originales, así como los patrones del camuflaje, los cuales diferían de un avión a otro.

El esquema original del Hunter J-701, recién llegado a Chile, donde se observa la tonalidad metálica de las superficies inferiores, así como la aplicación de la insignia del Grupo de Aviación N° 7. **Autor: Mario Schmidt**.

En 1975 se experimentó con al menos un avión (J-703), aplicando un camuflaje de baja visibilidad con el mismo patrón de camuflaje, pero en tonos grises y algunos esténciles en color rojo. A fines de los años 70 el avión J-709 recibió un esquema de baja visibilidad en su nuevo rol de avión de reconocimiento táctico, con la adaptación de una cámara de alta fidelidad en su pack de armamento.

Esquema de baja visibilidad utilizado por el Hunter J-703 durante 1975. Nótese la disminución en el tamaño de los numerales. Un esquema parecido utilizó el J-709 a fines de los años 1970. **Fuente: Museo Aeronáutico**.

Cuando el Grupo de Aviación N° 9 fue trasladado a Antofagasta, algunos aviones recibieron un esquema más ad-hoc a la zona, en tonalidades marrón y arena para superficies superiores y celeste para las inferiores, aunque las tonalidades también variaban. Los numerales fueron reducidos en tamaño y conservaron los emblemas de las tradicionales "Panteras Negras". Con la misma iniciativa del Grupo N° 9, el Grupo de Aviación N° 8 aplicó un esquema de camuflaje parecido al de los A-37B, al entrenador J-718.

El Hunter Mk.71 J-708 del Grupo de Aviación N° 9, usando el esquema desértico. **Archivo Rino Poletti**.

El Hunter J-718 del Grupo N° 8 fue el único avión que usó este esquema desértico, parecido al que usaban los aviones Cessna A-37B de los Grupos N° 1 N° 4. **Fuente: Museo Aeronáutico**.

El tamaño, color y disposición de los numerales también fue variando en el tiempo, comenzando con grandes números de color negro en el fuselaje y alas, hasta el empleo de numerales de un tamaño más pequeño en color blanco dispuesto en el empenaje, como fue al final de su operación. Los distintos Grupos también aplicaron sus escudos en las proas hacia el sector de la nariz, inmediatamente delante de la cabina. Quizás los más llamativos fueron los escudos del Grupo de Aviación N° 9, por sus características Panteras Negras. Los esténciles inicialmente eran en Inglés y en la medida que los aviones eran sometidos a inspecciones mayores, fueron traducidos al Español, a veces con resultados poco precisos como "Puentear Aquí" o "Puntear Aquí", para indicar que se debía apoyar un área del avión. A partir de los años 80, el Grupo de Aviación N° 8 comenzó a distinguir a sus pilotos y mecánicos, disponiendo sus grados y nombres, en el lado izquierdo del fuselaje, debajo del parabrisas.

El J-732 utilizando un esquema de pintura fuera de los colores estándares, en 1975. El proceso está incompleto, faltando pintar los numerales y la estrella del timón de dirección. **Autor: Claudio Cáceres G.**

El 724 en la línea de vuelo del Grupo de Aviación N° 8 en 1987. Este avión fue uno de los Hunters más fotografiados, sobre todo en vuelo por sus lanzamientos del misil Shafrir II. **Autor: Rino Poletti B.**

El último esquema de pintura usado por los Hunter. En este caso el 722 en exposición estática en la última FIDAE, 1994. Se puede apreciar el desgaste de la pintura, así como paneles prestados y estanque de 230 Galones sin riostra. **Autor: Álvaro Romero P.**

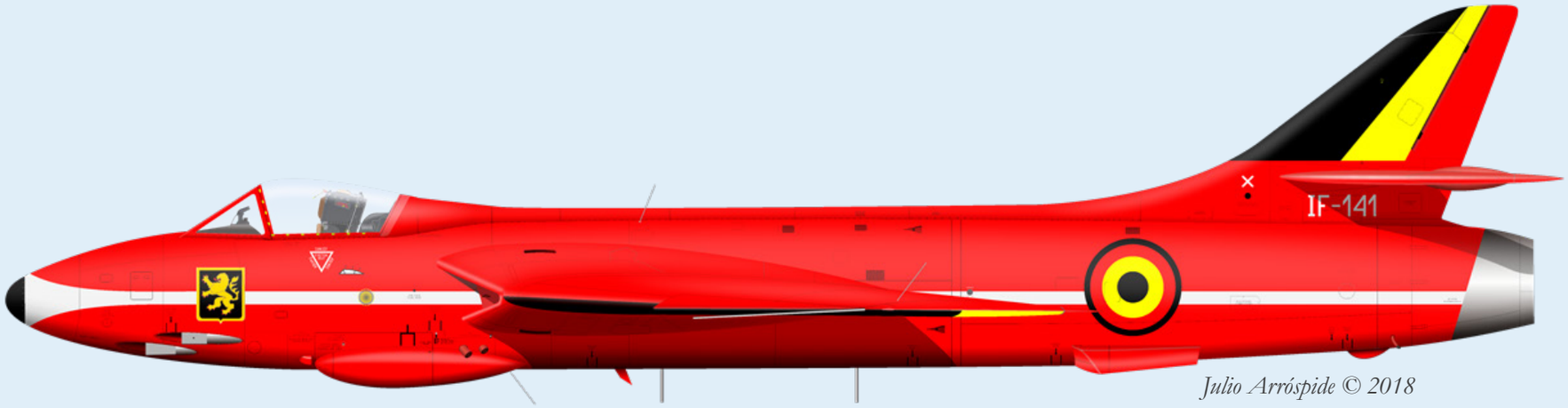
Una de las pocas fotografías en vuelo del Hunter FGA.9 N° 751, en este caso homologando bombas de racimo Ferrimar. Vía **Raúl Zamora M.**

El 740 realizando un vuelo rasante al finalizar una práctica de tiro aire-tierra en el polígono de la Base Aérea de Cerro Moreno. **Autor: Rino Poletti B.**

El Hunter 722 conservado en la Base Aérea de Quinteros con su último esquema de pintura. **Autor: Raúl Zamora M.**

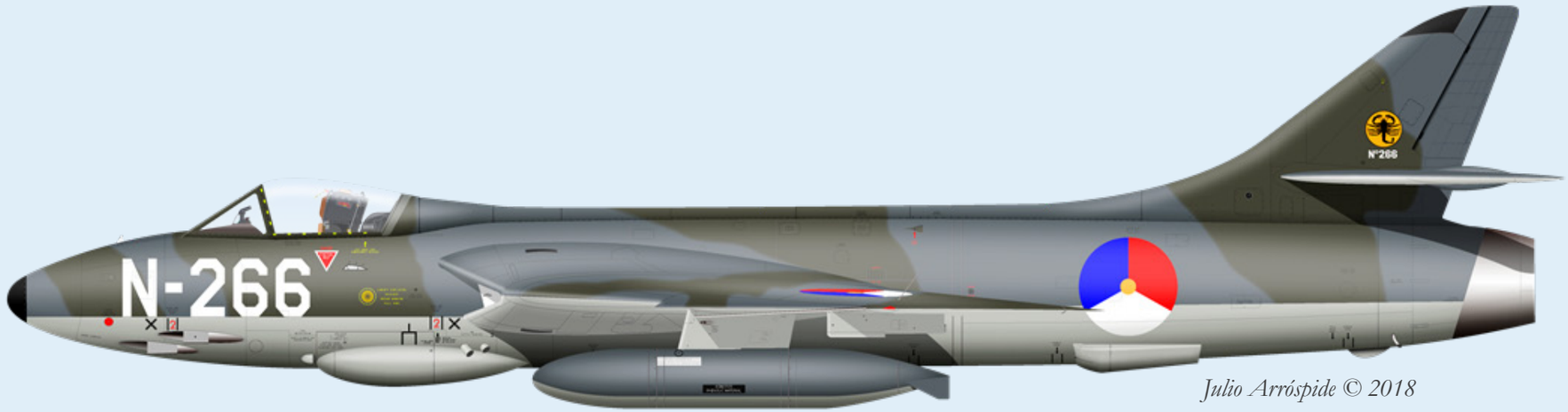
El Hawker Hunter en Perfiles

025 - Hunter F.6, N° IF-141, c/n 8942, perteneciente al Team Acrobático "Red Devils" de la Fuerza Aérea de Bélgica, Chièvres, 1960.



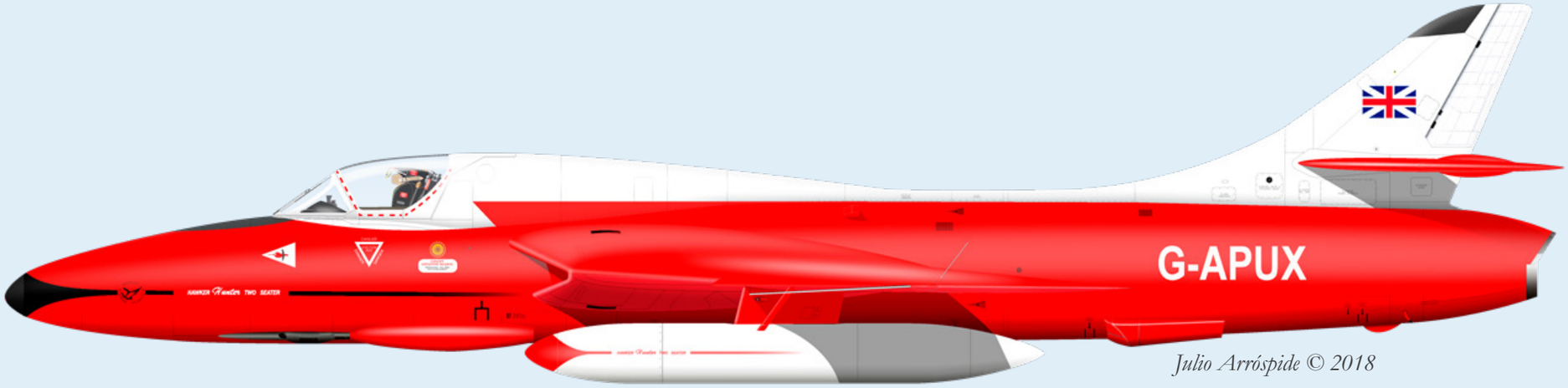
Este avión fue construido por la fábrica Holandesa Fokker y fue entregado a la Fuerza Aérea de Bélgica el 14 de octubre de 1958. Operó con la 9ª Ala de Caza en la base de Bierset. En 1960 fue trasladado a la 7ª Ala en Chièvres, donde integró brevemente la Escuadrilla de Acrobacia "Red Devils", usando un esquema de color rojo con los colores de la Fuerza Aérea Belga. En diciembre de 1960 fue desactivado, totalizando 275:45 Horas de vuelo. En octubre de 1964 fue comprado por Hawker Siddeley y convertido a FGA.9 para ser vendido a la Fuerza Aérea de Chile con el N° FACh J-700. El 07 de septiembre de 1970, realiza un aterrizaje forzoso, quedando parcialmente destruido. A fines de los 1970, alguno de sus componentes son usados para construir localmente el avión Mk.71 X-001, usado como banco de pruebas del Programa Águila.

026 - Hunter F.6, N° N-266, c/n 8788, perteneciente al Escuadrón 325° de la Fuerza Aérea de Holanda, 1960.



Este avión fue construido por la fábrica Holandesa Fokker y fue entregado a la Fuerza Aérea de Holanda el 1 de noviembre de 1958, integrando el Escuadrón 325° con el número N-266. En 1962 es sometido a inspección IRAN y en 1963 se destina al Escuadrón 324°. En el año 1964 es vuelto a designar en el Escuadrón 325°, antes de su desactivación el 15 de noviembre de 1966, acumulando 1.516 horas de vuelo. En esa misma fecha es vendido a Hawker Siddeley y convertido a FGA.9 para ser vendido a la Fuerza Aérea de Chile con el N° FACh J-709, siendo entregado el 27 de febrero de 1968. Este avión fue modificado para reconocimiento fotográfico, utilizando un esquema de baja visibilidad. El 23 de julio de 1983, resulta destruido durante un aterrizaje de emergencia. Su piloto, Teniente Carlos Bertens U., resulta ileso.

027 - Hunter T.66, N° G-APUX, demostrador de la Hawker Siddeley, 1959.



Julio Arróspide © 2018

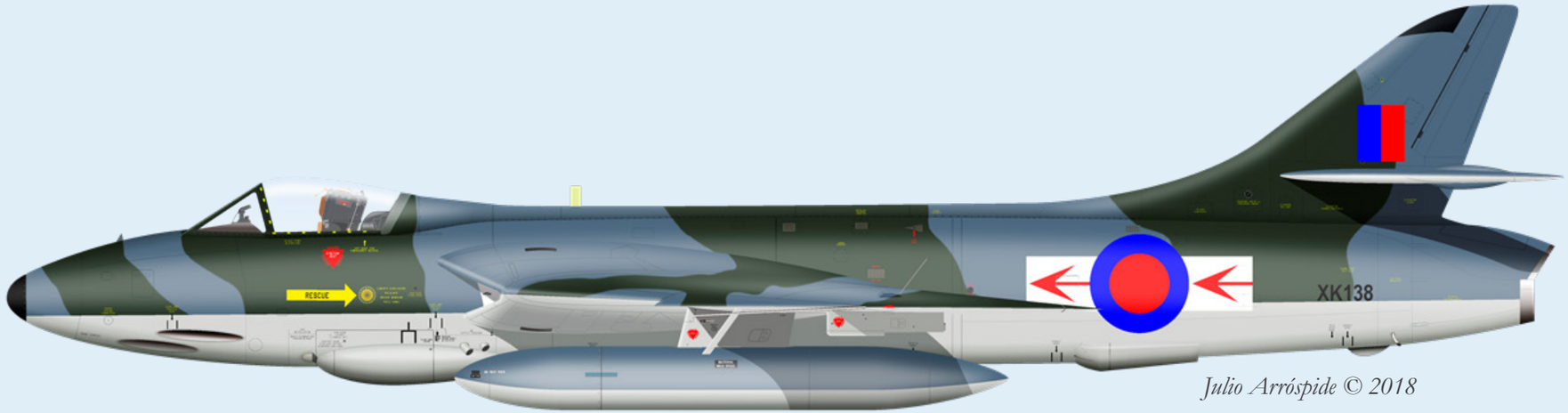
Este avión fue construido en 1957 como Modelo F.6 por SABCA para la Fuerza Aérea de Bélgica, matriculado como IF-19, c/n 8763 y entregado al Ala N° 7 en Chièvres el 01 de enero de 1958. El 21 de marzo de ese mismo año se accidenta durante el aterrizaje, su piloto se eyecta, sin embargo el avión logra aterrizar solo, destruyendo su sección frontal. Parte de su fuselaje, más secciones de ala y empenaje del IF-67 son comprados por Hawker Siddeley para construir su demostrador T.66A, matriculado G-APUX. En 1963 es entregado en préstamo a la Fuerza Aérea de Irak y posteriormente a las Fuerza Aéreas de Jordania y el Líbano, para finalmente ser vendido a Chile como Mk.72, matriculado con el número FACh J-718.

028 - Hunter T.66A, N° 567, en préstamo a la Fuerza Aérea de Irak, a mediados de 1963.

Julio Arróspide © 2018

El Hunter T.66A G-APUX en colores de Fuerza Aérea de Irak. Fue entregado en préstamo con el numeral 567 el 24 de junio de 1963, en reemplazo del T.69 vendido matriculado como 567 y que fuera entregado el 24 de febrero de 1965. En enero de 1964 es sub-arrendado a la Fuerza Aérea de Jordania, operando con el 6° Escuadrón OCU (Operational Conversion Unit). En 1965 es sub-arrendado por un año a la Fuerza Aérea del Líbano, con la matrícula L-581. El 18 de diciembre de 1965 es devuelto a la Hawker Siddeley. El 27 de junio de 1967 es vendido a Chile con el numeral J-718. Fue el primer avión Hunter en realizar un vuelo en cielos chilenos, el 30 de noviembre de 1967. Asimismo, participó en el vuelo de despedida de los Hunter en Chile, el 19 de abril de 1995.

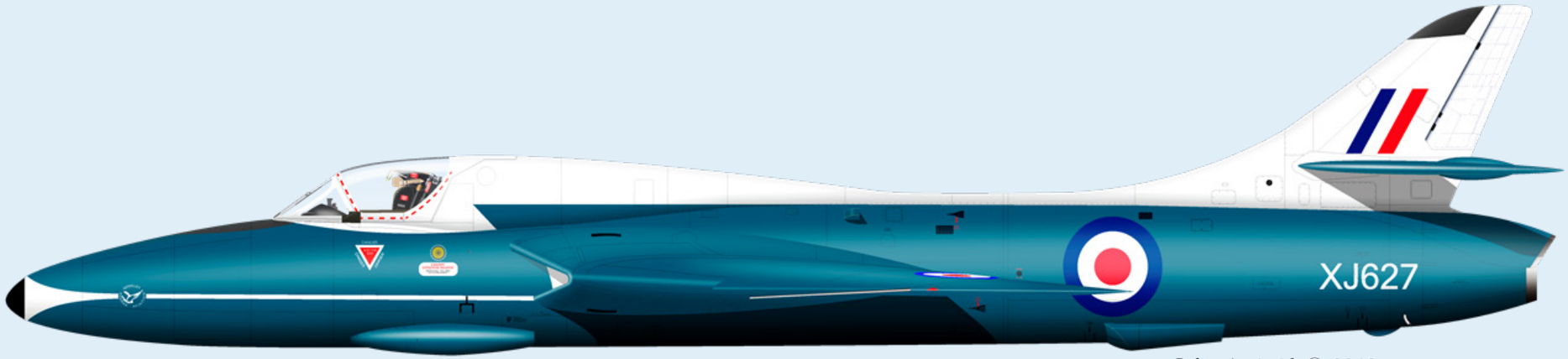
029 - Hunter FGA.9 N° XK138, c/n 41H/688140, del Escuadrón 79° de la RAF, Base Aérea Greenham, Inglaterra, durante el International Air Tatoo de 1976.



Julio Arróspide © 2018

Este avión formó parte de la última entrega de 12 Hunters FGA.9 a Chile, en 1982. Fue construido en 1957 como modelo F.6 y entregado a la RAF en mayo de ese año a la Unidad de Mantenimiento N° 5 en Kemble. Opera en los Escuadrones N° 14 y N° 20, usando el identificador "Y". En marzo de 1961 devuelto a Hawker Siddeley para ser convertido al estándar FGA.9. Su última unidad de la RAF fue el Escuadrón N° 79. El 22-05-1982 es transferido a Chile como 750 y es dado de alta en el Grupo de Aviación N° 8. Opera parcialmente hasta que es dado de baja junto al resto de la flota en 1995. Posteriormente, es donado al museo Aeronáutico y es restaurado con una configuración Águila, lo cual no es preciso, en atención a que este avión no fue sometido a dichas modificaciones en su corta vida operativa en la FACh.

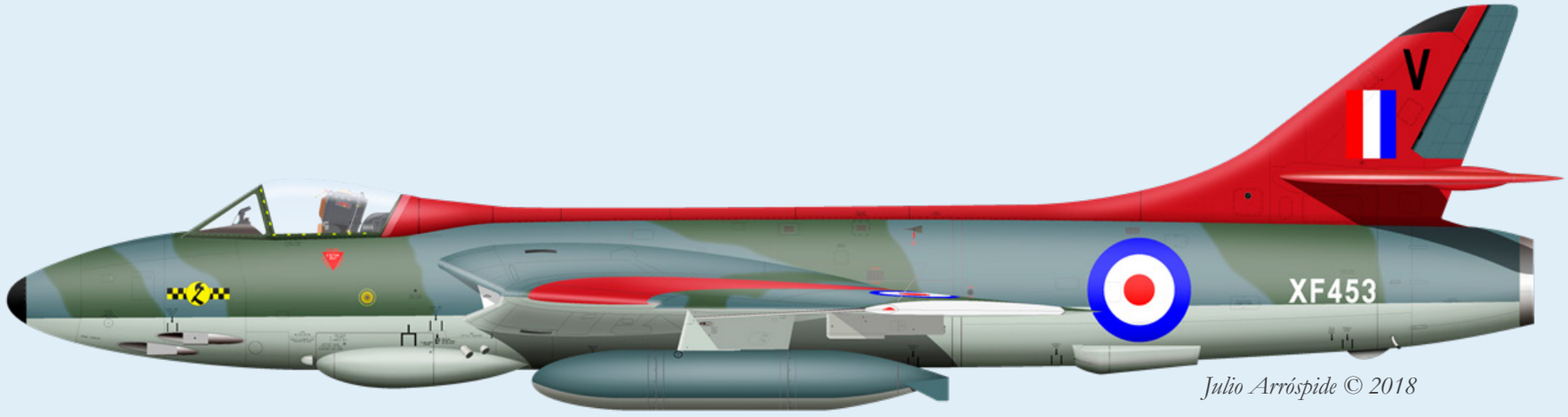
030 - Hunter T.7, N° XJ627, demostrador de Martin-Baker, durante el Show Aéreo de París, Junio de 1957.



Julio Arróspide © 2018

Este avión corresponde al 2° prototipo del entrenador dual, entregado el 17 de noviembre de 1956. Incorporaba un motor Roll-Royce Avon 203 RA28. El 19 de noviembre de 1958 es vendido a Martin-Baker para pruebas de eyección. Se le instaló un panel de plexiglás que dividía la cabina en dos y se removió la cubierta de plexiglás del lado derecho, efectuando pruebas de eyecciones hasta 600 nudos. El 27 de noviembre de 1968 Hawker Siddeley lo compra y lo convierte en la versión de exportación MK.72 para ser vendido y entregado a Chile el 19 de mayo de 1971 con el N° FACh J-721. El 26 de marzo de 1980 se pierde en un vuelo de entrenamiento, desapareciendo en el océano Pacífico el Comandante del Grupo de Aviación N° 9, Comandante de Grupo César Guevara F. y el Teniente Coronel de la Fuerza Aérea de Brasil Fleury Piragive C.

031 - Hunter F.6, Royal Air Force, N° XF453, Escuela de Cazas de Combate, Escuadrilla “A”, West Raynham, Inglaterra, 1964.



Fue construido durante 1956 en una partida de 100 aviones modelo F.6 por Sir W. G. Whitworth Aircraft Limited, Coventry. Este avión fue modificado posteriormente, agregándole la extensión del borde de ataque de las alas y los deflectores de los cañones. Fue entregado a la Unidad de Mantenimiento N° 5 de la RAF en Kemble. Luego integró los Escuadrones 54 y 247 para finalmente integrar el Day Fighter Leaders Squadron con el identificador “V”. El 14 de julio de 1967 es comprado por la Hawker Siddeley y es convertido al modelo Mk.71A para ser vendido a Chile con el numeral J-716. El 24 de enero de 1973 se pierde en un accidente, producto de problemas técnicos, su piloto, el Capitán de Bandada Ettore Rossi Z. logra eyectarse, resultando ileso.

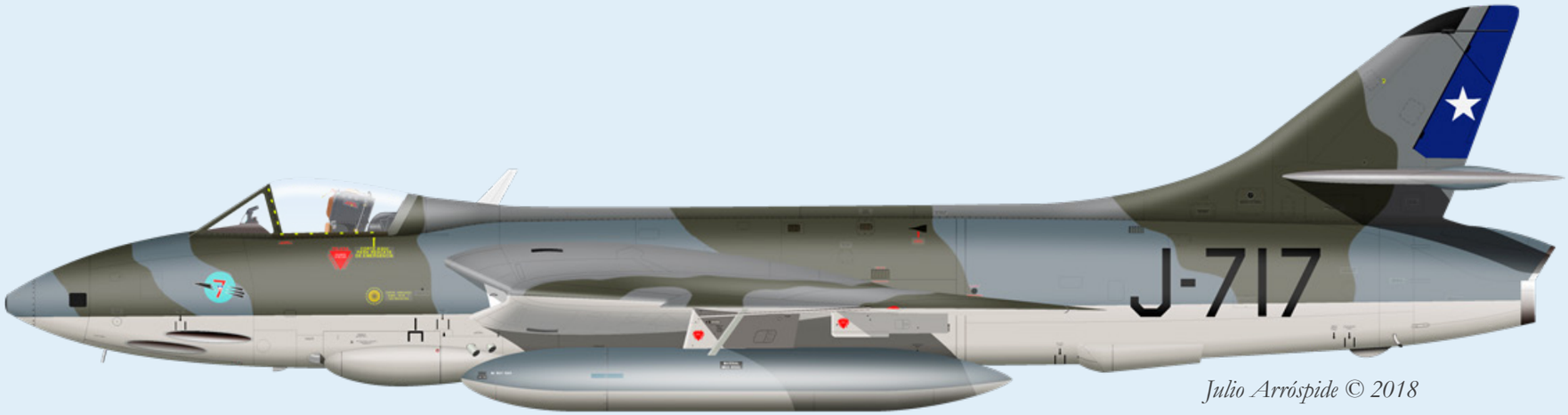
032 - Hunter Mk.72, N° FACh J-718, del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea Los Cerrillos, Santiago, 1967.

Este entrenador T.66 fue construido por HSAL con partes de 2 aviones F.6 de la fuerza Aérea de Bélgica, convirtiéndose en demostrador alrededor del mundo. En 1963 es arrendado a la Fuerza Aérea de Irak matriculado como 567. Posteriormente, en 1964 es subarrendado a la Fuerza Aérea de Jordania y después a la Fuerza Aérea del Líbano como L581. Es adquirido por HSAL para ser modificado al estándar Mk.72 y ser vendido a la Fuerza Aérea de Chile como J-718. Fue el primer avión en volar en Chile, el 30 de noviembre de 1967 y también uno de los últimos aviones en volar después de más de 28 años de operación, el 19 de abril de 1995.

033 - Hunter Mk.71, N° FACh J-700, C/N 8942, del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea Los Cerrillos, Santiago, 1968.

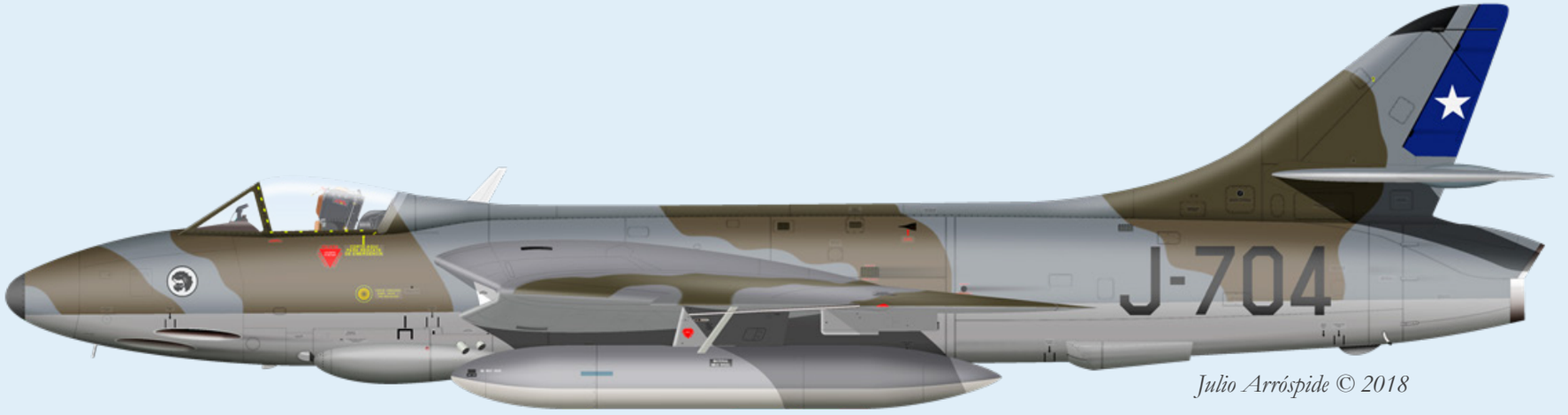
Este avión fue construido por la empresa Fokker como modelo F.6 y fue entregado a la Fuerza Aérea de Bélgica en octubre de 1958 como IF-141. Operó con la 9ª Ala de Caza en la base de Bierset. En 1960 fue trasladado a la 7ª Ala en Chièvres, donde integró brevemente la Escuadrilla de Acrobacia "Red Devils". En octubre de 1964 fue comprado por Hawker Siddeley y convertido a FGA.9 para ser vendido a la FACh con el N° FACh J-700. Fue dado de alta en el Grupo N° 7 y el 07 de septiembre de 1970 aterriza de emergencia en Los Cerrillos, sufriendo daños estructurales en el fuselaje y tren de aterrizaje principal, siendo dado de baja el 05 de abril de 1977. Su fuselaje fue usado como banco de pruebas de motores y posteriormente, junto a partes del avión J-707, fue usado para construir el Hunter X-001 por el Ala de Mantenimiento.

034 - Hunter Mk.71, N° FACh J-717, C/N 41H-688092, del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea Los Cerrillos, Santiago, 1971.



Construido por HSAL en 1957 como Modelo F.6, fue entregado a la RAF el 28 de mayo de 1957, con la matrícula XJ717. Su operación en la RAF la desarrolló en los Escuadrones N° 20, N° 26, N° 14 y N° 54. En 1966 es adquirido por HSAL para ser convertido al modelo FR Mk.10 y ser vendido a Chile como modelo Mk.71A, con el número J-717, siendo entregado el 24 de septiembre de 1968. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y posteriormente en 1976 pasa al Grupo de Aviación N° 8. Su vida operativa terminó el 08 de marzo de 1985, al estrellarse después de un vuelo de pruebas. Su piloto, el Capitán de Bandada Marcos González Vasallo, logra eyectarse, resultando ileso.

035 - Hunter Mk.71, N° FACh J-704, C/N 8818, del Grupo de Aviación N° 9, Base Aérea El Tepual, Puerto Montt, 1970.



Julio Arróspide © 2018

Construido por la fábrica Fokker, fue entregado a la Fuerza Aérea de Holanda el 29 de enero de 1958, integrando el Escuadrón 324° con el número N-210. En 1960 pasa al Escuadrón N° 325 y vuelve al Escuadrón de origen en 1963, para finalmente terminar su vida operativa en RNAF en el Escuadrón N° 325 el 03 de julio de 1964. El 10 de octubre de 1966 es adquirido por HSAL y convertido a FGA.9 para ser vendido a la FACh con el N° J-704, siendo entregado el 12 de diciembre de 1967. Es dado de alta en el Grupo N° 7 y en 1970 pasa al Grupo N° 9. Pasa al Grupo N° 8 en 1981 y se pierde el 17 de febrero de 1983, muriendo su piloto, el Teniente Javier Recassens S.

036 - Hunter Mk.71, N° FACh J-725. C/N S4/U/3358, del Grupo de Aviación N° 9, Aeropuerto Ezeiza, Argentina, 1972.

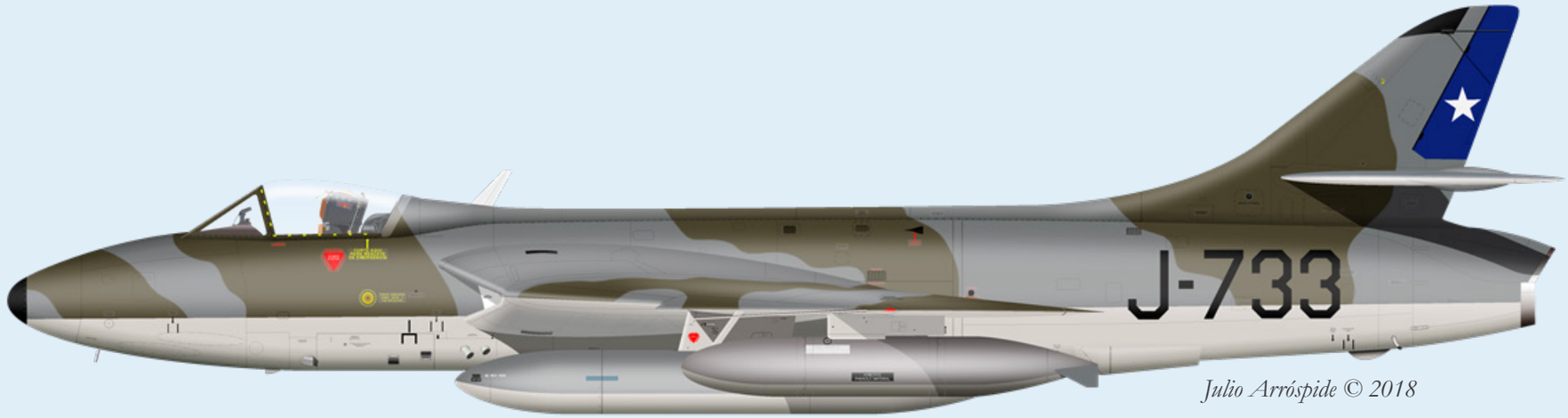
Julio Arróspide © 2018

Construido por HSAL en 1956 como Modelo F.6, fue entregado a la RAF con la matrícula XF512, operando en el Day Fighter Leader Squadron en la Base Aérea de Binbrook. El 02 de diciembre de 1969 es adquirido por HSAL para ser convertido al modelo FGA Mk.71 y ser vendido a la FACh con el número J-725, siendo entregado el 24 de marzo de 1971. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 9. En 1972 participa en una visita a una Feria Aeronáutica en Ezeiza, Argentina. En 1981 es transferido al Grupo de Aviación N° 8. El 09 de abril de 1984 es dañado durante pruebas de bombas WASP de Ferrimar. Hoy se encuentra como monumento en la A.G.A.

037 - Hunter Mk.71A, N° FACh J-735, C/N 41H-670800, Operación "Atlante", Base Aérea de Gando, España, 1974.

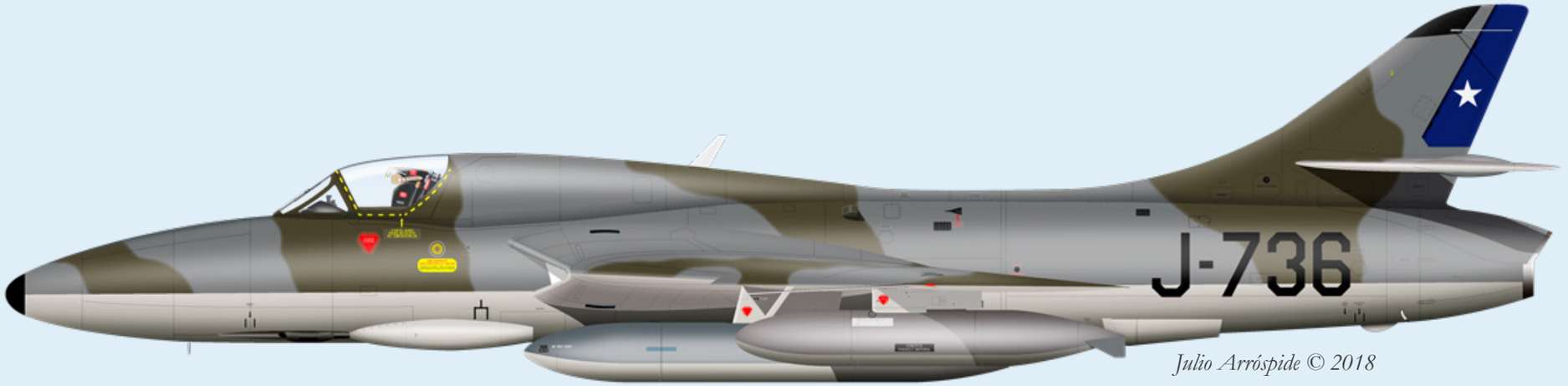
Construido por HSAL en Kingston/Thames como modelo F.4 y entregado a la RAF el 05 de julio de 1955, al Escuadrón N° 54 como WV326. Luego opera en el Escuadrón N° 74 para finalmente ser adquirido por HSAL en enero de 1972 como G-9-396 para ser convertido en FR Mk.71A y ser vendido a la FACh con el N° J-735, siendo entregado el 11 de enero de 1974. Este avión integró el primer traslado de 3 aviones de la Operación Atlante, al mando del Comandante del Grupo N° 7, CDG Mario López Tobar ("Libra"). Fue dado de alta en el Grupo N° 7 y posteriormente pasó al Grupo N° 8 en 1976. Participó en el último vuelo de los Hunters, el 19 de abril de 1995.

038 - Hunter Mk.71, N° FACh J-733, C/N HABL/003063, Operación "Atlante", Tramo España - Ascensión, 1974.



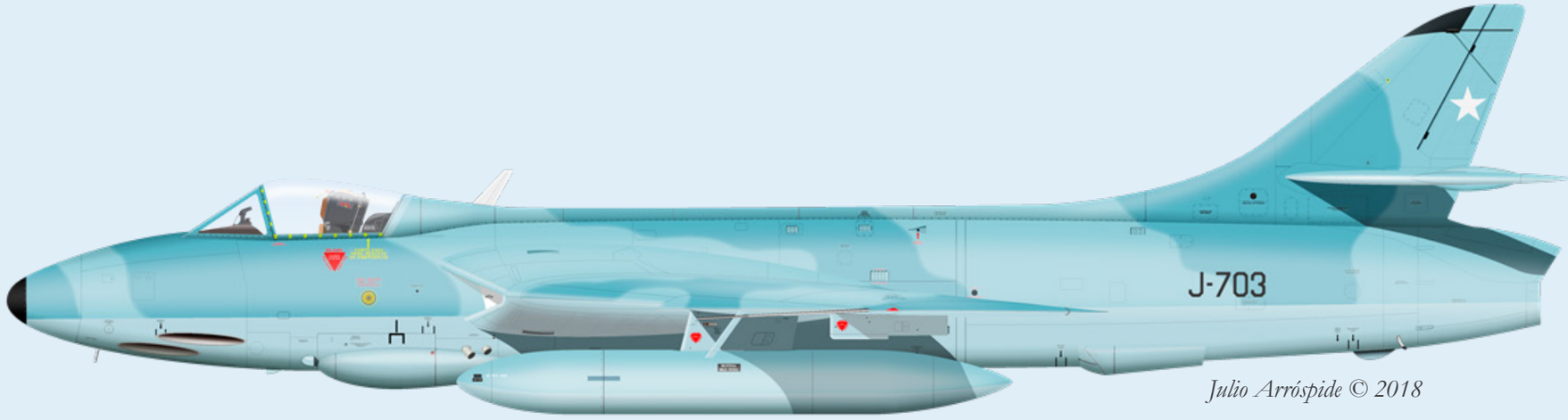
Construido por HSAL en Blackpool como modelo F.4 y entregado a la RAF el 30 de diciembre de 1955, al Escuadrón de Mantenimiento N° 5 en Kemble como XF302. Luego pasa al Escuadrón N° 43 para finalmente ser adquirido por HSAL el 16 de diciembre de 1971 como G-9-382 para ser convertido en FGA Mk.71 y ser vendido a la FACh con el N° J-733, siendo entregado el 15 de febrero de 1974. Este avión integró el segundo traslado de 3 aviones mediante la Operación Atlante. Fue dado de alta en el Grupo N° 7 y posteriormente pasó al Grupo N° 8 en 1976. Durante su vida operativa sufrió dos aterrizajes forzosos. Finalmente fue dado de baja y fue conservado en la Base Aérea de Cerro Moreno.

039 - Hunter Mk.72, N° FACh J-736, C/N 41HR-HABL003031, Operación "Atlante", Isla Ascensión - Inglaterra, 1974.



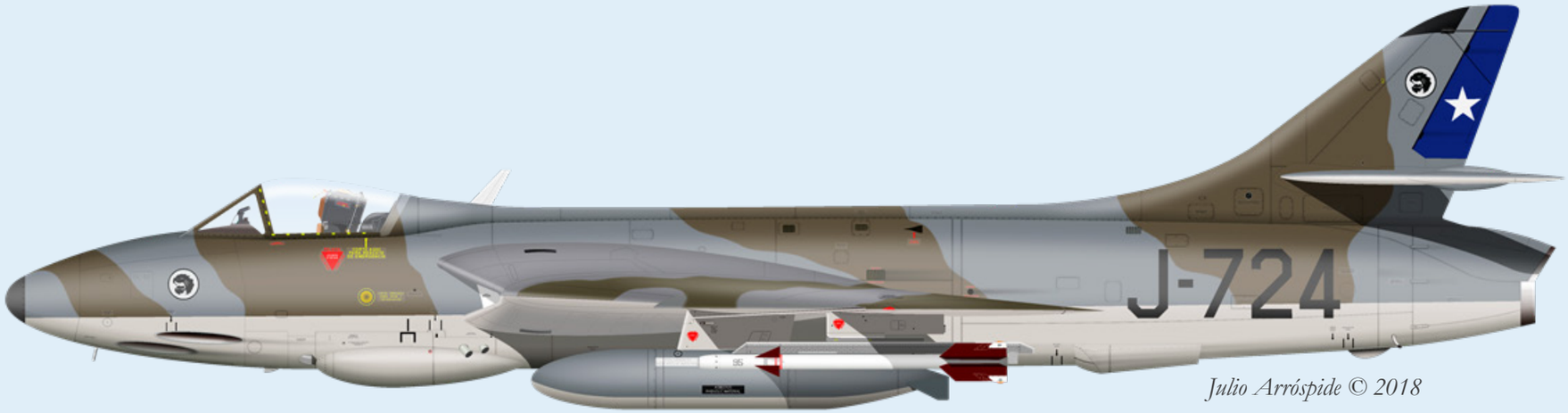
Este avión fue construido con partes de aviones F.4 de la RAF en 1972 y fue vendido a la FACh como Mk.72, con el N° J-736. Fue trasladado en la segunda agrupación de la Operación Atlante y fue dado de alta en el Grupo N° 7. En 1976 es transferido al Grupo N° 8 y el 26 de abril de 1979 colisiona con un monta carga cuando aterrizaba en el Aeropuerto de Pudahuel, logrando elevarse y aterrizar normalmente. En 1989 fue sometido a las modificaciones del Programa Águila. Participa en el último vuelo de los Hunters en Chile, el 19 de 1bril 1995. En el año 2000 es vendido a EMBRAER para el rol de avión de seguimiento, siendo designado como PP-XHH.

040 - Hunter Mk.71, N° FACh J-703, C/N 8789, del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea Los Cerrillos, Santiago, 1975.



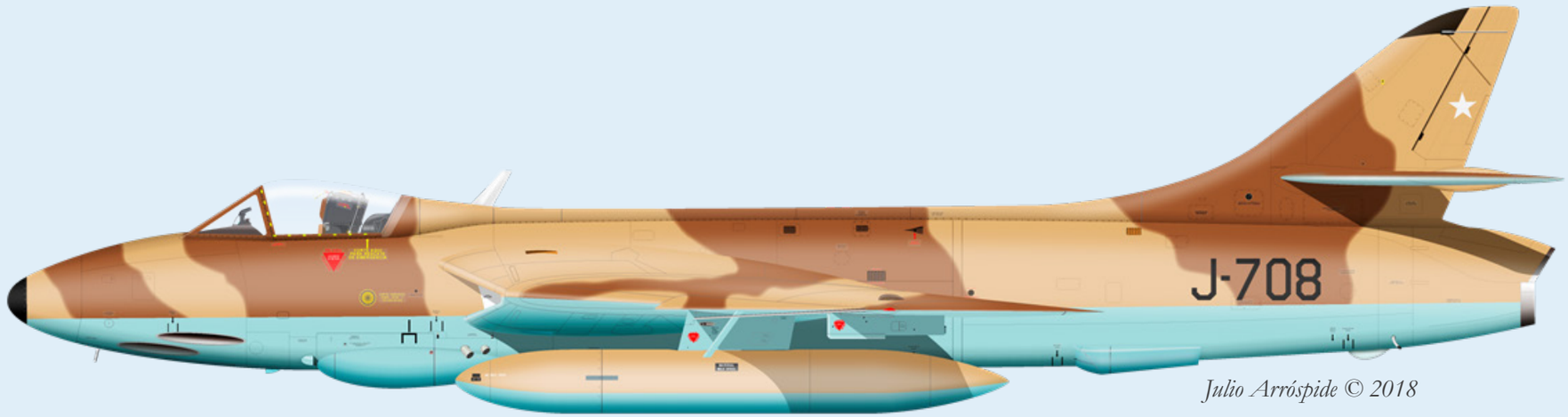
Este avión fue construido por la empresa Fokker como modelo F.6 y fue entregado a la Fuerza Aérea de Bélgica 09 de enero de 1958 como IF-44. Operó con la 7ª Ala de Caza en Chièvres. En febrero de 1963 es retirado del servicio con 571:30 horas de vuelo y almacenado en la Base Aérea de Koksijde. El 12 de noviembre de 1964 es adquirido por HSAL y convertido a FGA.9 para ser vendido a la FACh con el N° FACh J-703. Fue dado de alta en el Grupo N° 7 y posteriormente pasa al Grupo N° 9 en 1976 y finalmente al Grupo N° 8 a fines de 1981. Es sometido a las modificaciones del Programa Águila y termina su vida operativa en 1994 junto al resto de la flota.

041 - Hunter Mk.71, N° FACh J-724, C/N 41H-680024, del Grupo de Aviación N° 9, Aeropuerto de Balmaceda, Punta Arenas, 1978.



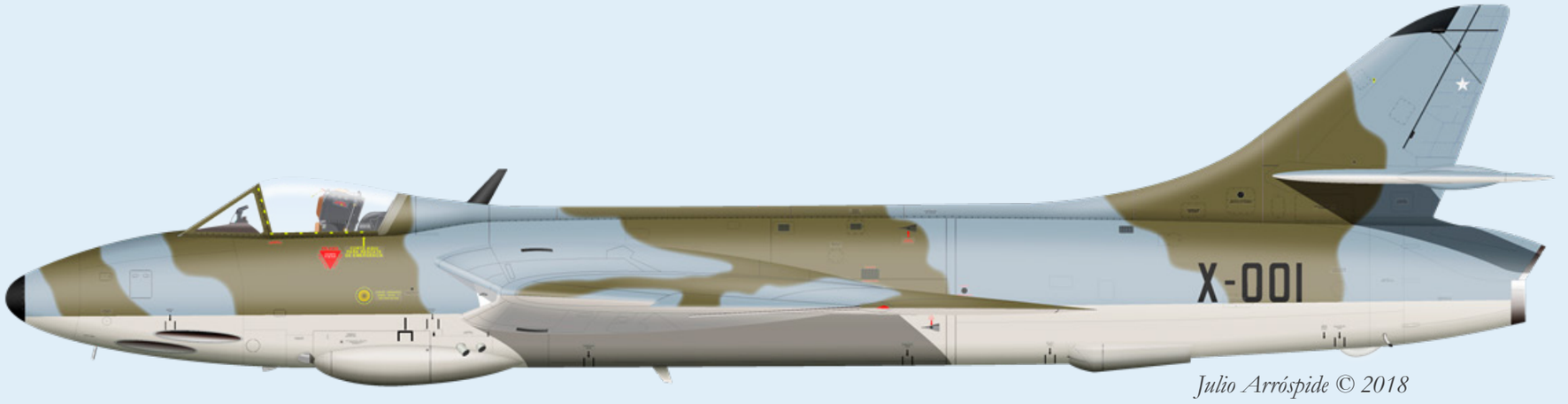
Este avión fue construido por la empresa HSAL como modelo F.6 y fue entregado a la RAF el 2 de diciembre de 1969 como XG199, operando en la 33° Unidad de Mantenimiento. En marzo de 1964 pasa al 229° Escuadrón de Conversión Operacional. El 2 de diciembre de 1969 es adquirido por HSAL como G-9-312 para ser convertido a FGA Mk.71 y vendido a la FACh como J-724, siendo entregado el 18 de febrero de 1971. Es dado de alta en el Grupo N° 9. Es uno de los primeros aviones en ser cableado para operar misiles Shafrir II a fines de 1977 y operó con esta configuración durante la crisis del Beagle en 1978. Fue el primer avión en recibir las modificaciones del Programa Águila y se convirtió en demostrador de lanzamientos del misil Shafrir II, quedando registrado en varias fotografías durante el lanzamiento de este misil.

042 - Hunter Mk.71, N° FACh J-708, C/N 8788, del Grupo de Aviación N° 9, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1979.



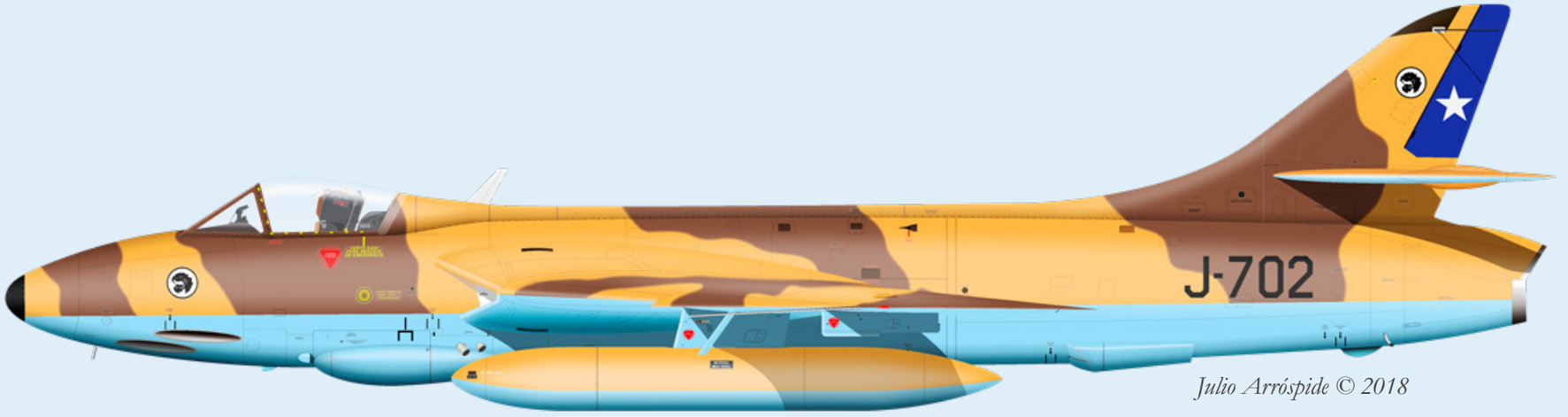
Construido por Fokker, fue entregado a la Fuerza Aérea de Holanda el 17 de octubre de 1957, integrando el Escuadrón 324° con el número N-201. En 1960 es sometido a inspección IRAN y en 1961 es destinado al Escuadrón 325°. El 09 de agosto de 1966 es retirado del servicio con 1.284:30 horas de vuelo. En la misma fecha es adquirido por HSAL como G-9-217 y convertido a FGA.9 para ser vendido a la FACh con el N° J-708, siendo entregado el 27 de febrero de 1968. Es dado de alta en el Grupo N° 7 y posteriormente pasa al Grupo N° 9 en 1970. También usó el esquema desértico, pero en tonos más claros. En 1981 pasa al Grupo N° 8, en donde recibe las modificaciones del Programa Águila. Este avión fue el último avión de la flota en accidentarse, el 14 de julio de 1994, falleciendo su piloto, el Capitán Patricio Schnettler Dorner.

043 - Hunter Mk.71, N° FACh X-001, C/N 8942/8838, del Ala de Mantenimiento, prototipo Proyecto Águila, FIDA 1980.



Producto del nivel profesional y técnico de la entonces Ala de Mantenimiento, se realizó un esfuerzo para construir un Hunter Mk.71 a partir de células y otros componentes estructurales de aviones que se habían accidentado. Así, partes de los aviones J-700 y J-707 principalmente, dieron forma a lo que se conoció el proyecto "Hunter X-001" afines de los años 1970. En la FIDA de 1980, se presenta por primera vez en exposición estática con la matrícula X-001. Posteriormente, se designa para banco de pruebas del Programa Águila. A mediado de los años 1980 es re-matriculado como 740 y pasa a operar en el Grupo N° 8 a partir de 1987, terminando sus días en 1994.

044 - Hunter Mk.71, N° FACh J-702, C/N 8879, del Grupo de Aviación N° 9, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1980.

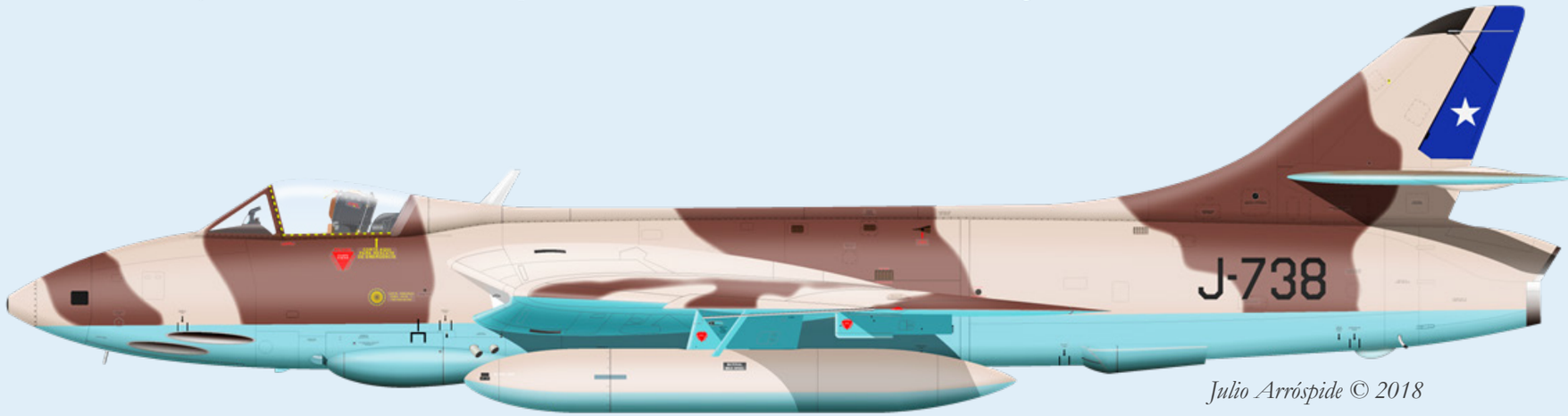


Construido por Fokker como modelo F.6, fue entregado a la Fuerza Aérea de Bélgica en mayo de 1958 como IF-108. Su vida operativa en la BAF la realizó en la 7ª Ala de Caza en la base de Chièvres. El 23 de agosto de 1963 fue retirado del servicio con 623:15 horas de vuelo. El 21 de octubre de 1964 es adquirido por HSAL y convertido a FGA.9 para ser vendido a la FACh con el N° J-702 y entregado el 01 de noviembre de 1967. Fue dado de alta en el Grupo N° 7 y posteriormente pasa al Grupo N° 9, en donde usó un esquema de pintura desértico. Fue uno de los 6 aviones que fueron cableados para usar el misil Shafrir II durante la crisis del Beagle en 1978. Pasa al Grupo N° 8 a fines de 1981 y es modificado en el Programa Águila en esa década. Termina sus días en noviembre de 1994. Actualmente está en el Ala de Abastecimiento, el Bosque.

045 - Hunter Mk.71, N° FACh 708, C/N 8788, del Grupo de Aviación N° 9, Base Aérea Chabunco, 1980, primera versión del Programa Águila.

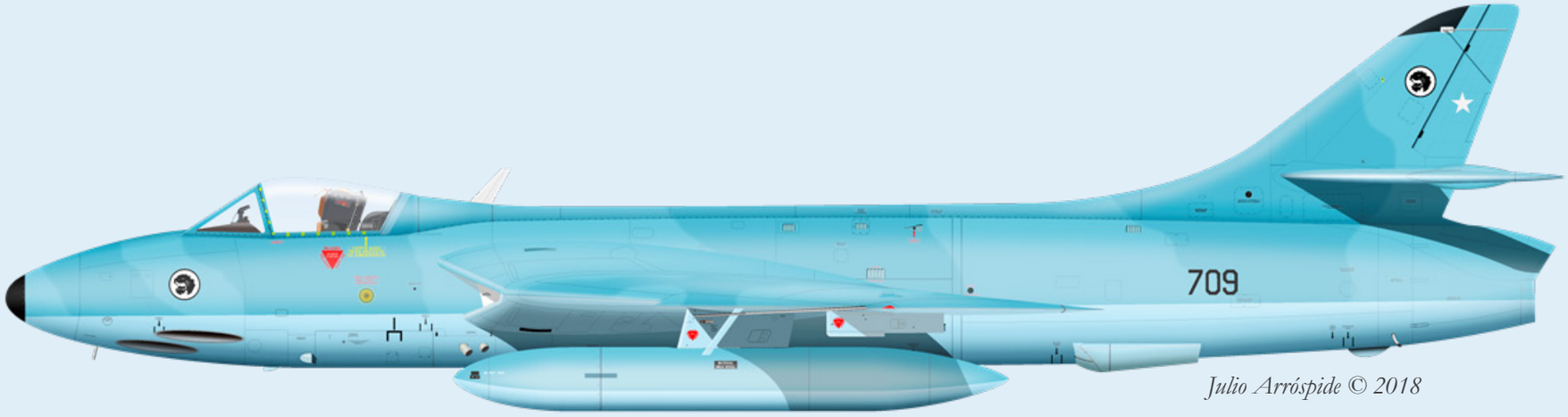
El J-708 con una particular configuración a principio de los años 80, portando una antena correspondiente al RWR (Radar Warning Receiver), sobre la deriva, una primera versión del sistema de advertencia Caiquén. También porta 8 bombas Mk-81, sin estanques suplementarios, lo que indicaría la asignación de un blanco a corta distancia como parte de un ejercicio. Este avión sería el último de la flota en accidentarse, el 14 de julio de 1994, falleciendo el Capitán Patricio Schnettler Dorner.

046 - Hunter Mk.71A, N° FACh J-738, C/N HABL/003137, del Grupo de Aviación N° 9, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1981.



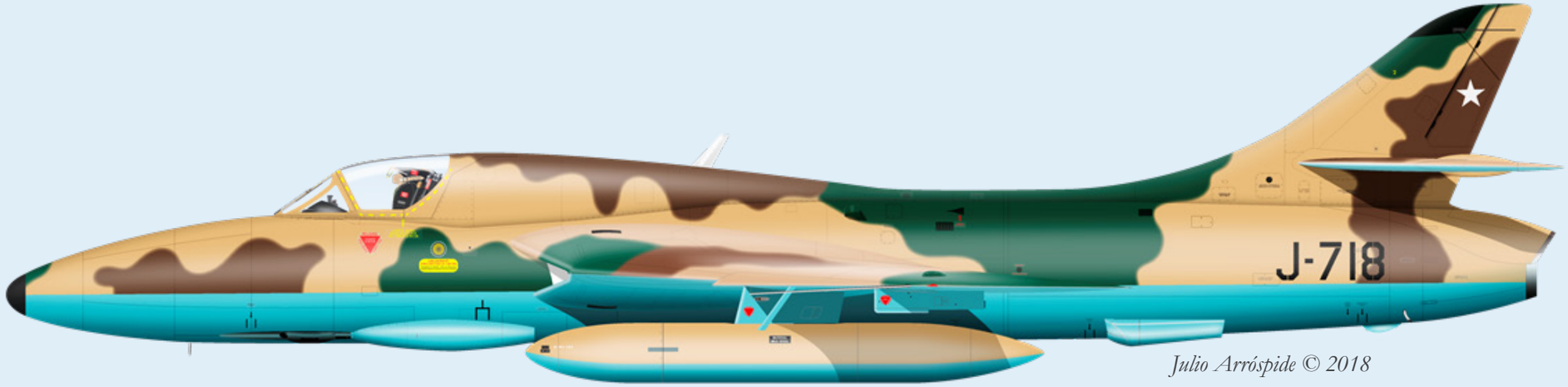
Construido por HSAL, Blackpool, como modelo F.4 y entregado a la RAF el 01 de junio de 1956 como XF982. Integró la 5ª Unidad de Mantenimiento en Kemble, luego el Escuadrón N° 43 y finalmente el Escuadrón N° 229. En febrero de 1972 es adquirido por HSAL como G-9-391 para ser convertido a FR Mk.71A antes de ser vendido a la FACh como J-738, siendo entregado el 15 de febrero de 1974. Integró el segundo traslado de la Operación Atlante. Es dado de alta en el Grupo N° 9 a su arribo a Chile. El 10 de marzo de 1981, se accidenta sobre el océano Pacífico y su piloto, el Teniente Alexis Núñez P., desaparece después de eyectarse.

047 - Hunter Mk.71 “Ojo”, N° FACh 709, c/n 8945, del Grupo de Aviación N° 9, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1981.



Construido por Fokker como modelo F.6, fue entregado a la Fuerza Aérea de Holanda en 1958 con el N° N-266, operando en el Escuadrón 325°. En 1963 pasa al Escuadrón 324° y el año 1964 es vuelto a designar en el Escuadrón 325°, antes de su desactivación el 15 de noviembre de 1966, acumulando 1.516 horas de vuelo. En esa misma fecha es adquirido por HSAL y convertido a FGA.9 para ser vendido a la FACh con el N° J-709, siendo entregado el 27 de febrero de 1968. Es dado de alta en el Grupo N° 7 y luego pasa al Grupo N° 9 en 1976. Durante la crisis del Beagle en 1978, se modifica para alojar una cámara de reconocimiento usada por el Lear Jet en el pack de cañones. Asimismo, fue pintado con un esquema de baja visibilidad y fue cableado para usar misiles Shafrir II. El 23 de julio de 1983 fue dado de baja, después de un aterrizaje forzoso.

048 - Hunter Mk.72, N° FACh J-718, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1981.

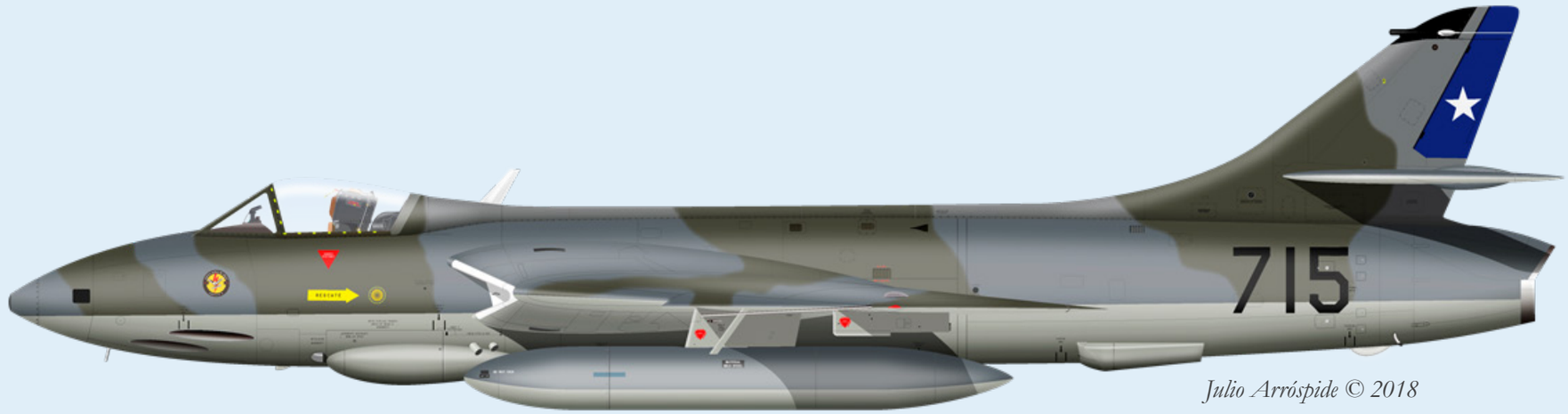


Este entrenador T.66 fue construido por HSAL con partes de 2 aviones F.6 de la fuerza Aérea de Bélgica, convirtiéndose en demostrador alrededor del mundo. En 1963 es arrendado a la Fuerza Aérea de Irak matriculado como 567. Posteriormente, en 1964 es subarrendado a la Fuerza Aérea de Jordania y después a la Fuerza Aérea del Líbano como L581. Es adquirido por HSAL para ser modificado al estándar Mk.72 y ser vendido a la Fuerza Aérea de Chile como J-718. Fue el primer avión en volar en Chile, el 30 de noviembre de 1967 y también uno de los últimos aviones en volar después de más de 28 años de operación, el 19 de abril de 1995.

049 - Hunter Mk.71 Águila, N° FACh 740, C/N 8942/8838, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1985.

El Hunter 740 (ex X-001), con los colores del Grupo de Aviación N° 8. Este avión, según testimonios de pilotos y mecánicos, era uno de los aviones "malos" para volar, por sus características y comportamientos durante el vuelo. Probablemente la génesis de este avión avalaría esas quejas, puesto que fue construido con componentes de distintos aviones que habían experimentado seguramente deformaciones en sus componentes, producto de sus respectivos accidentes, situación que no se pudo remediar con la tecnología disponible en ese momento. Sin embargo, este avión cumplió su rol y contribuyó en el entrenamiento de los pilotos del Grupo N° 8 hasta su último día.

050 - Hunter Mk.71A, N° FACh 715, c/n 41H-688150, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1991.

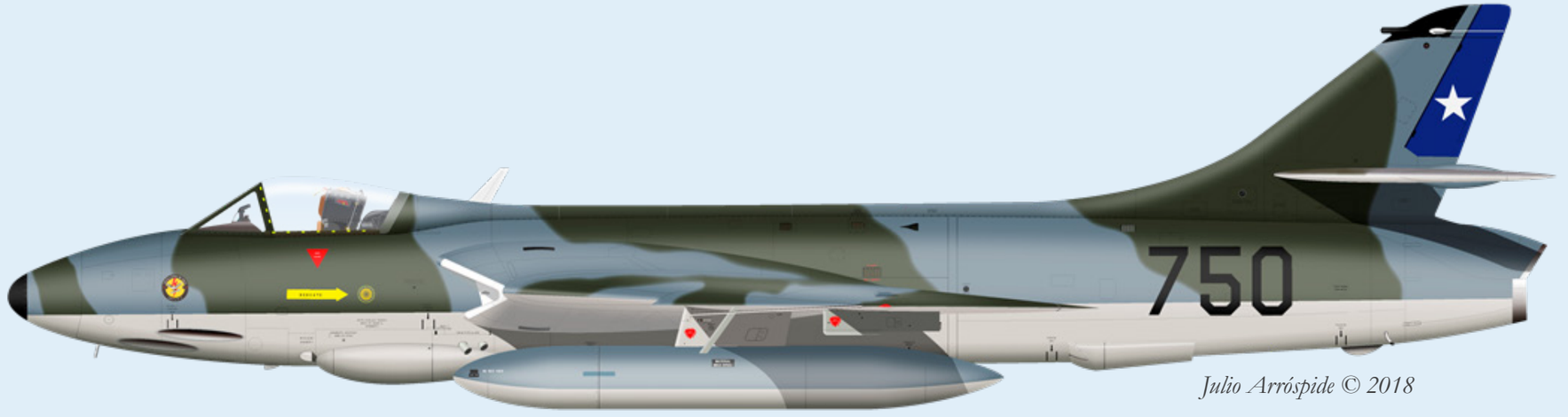


Construido por HSAL como modelo F.6, fue entregado a la RAF el 24 de septiembre de 1957 como XK149. En 1966 es adquirido por HSAL para convertirlo al modelo FR Mk.10 y ser vendido la FACh, con el N° J-715, siendo entregado el 15 de julio de 1968 y dado de alta en el Grupo N° 7. En 1971 pasa al Grupo N° 9. El 06 de Febrero de 1976 pasa al Grupo de Aviación N° 8, siendo rematriculado como 715. A mediados de los años 80 y recibe las modificaciones del Programa Águila. Se accidenta el día 17 de Febrero de 1992, al estrellarse en las cercanías de Mejillones, durante un entrenamiento, muriendo su piloto, el Comandante de Escuadrilla, Ricardo Sepúlveda Urzúa.

051 - Hunter Mk.71 Águila, N° FACh 702, C/N 8879, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1993.

Construido por Fokker como modelo F.6, fue entregado a la Fuerza Aérea de Bélgica en mayo de 1958 como IF-108. Su vida operativa en la BAF la realizó en la 7ª Ala de Caza en la base de Chièvres. El 23 de agosto de 1963 fue retirado del servicio con 623:15 horas de vuelo. El 21 de octubre de 1964 es adquirido por HSAL y convertido a FGA.9 para ser vendido a la FACh con el N° J-702 y entregado el 01 de noviembre de 1967. Fue dado de alta en el Grupo N° 7 y posteriormente pasa al Grupo N° 9, en donde usó un esquema de pintura desértico. Fue uno de los 6 aviones que fueron cableados para usar el misil Shafrir II durante la crisis del Beagle en 1978. Pasa al Grupo N° 8 a fines de 1981 y es modificado en el Programa Águila en esa década. Termina sus días en noviembre de 1994. Actualmente está en el Ala de Abastecimiento, el Bosque.

052 - Hunter FGA.9, N° FACh 750, C/N 41H-688140, del Grupo de Aviación N° 8, Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.

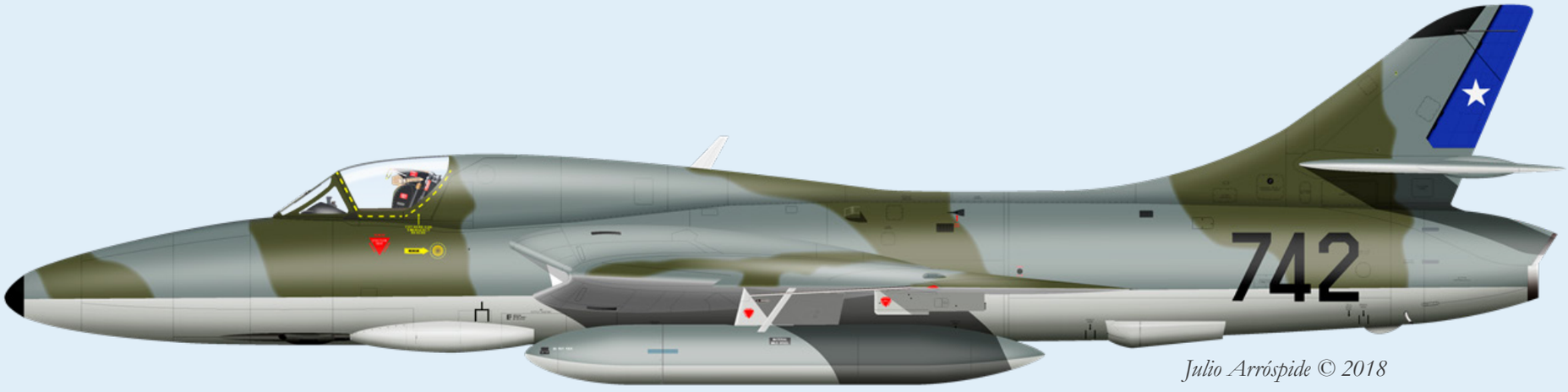


Este avión formó parte de la última entrega de 12 Hunters FGA.9 a Chile, en 1982. Fue construido en 1957 como modelo F.6 y entregado a la RAF en mayo de ese año a la Unidad de Mantenimiento N° 5 en Kemble. Opera en los Escuadrones N° 14 y N° 20, usando el identificador "Y". En marzo de 1961 devuelto a Hawker Siddeley para ser convertido al estándar FGA.9. Su última unidad de la RAF fue el Escuadrón N° 79. El 22-05-1982 es transferido a Chile como 750 y es dado de alta en el Grupo de Aviación N° 8. Muy bien conservado en el Museo Aeronáutico, muestra una configuración Águila, a la cual no fue sometido durante su vida operacional.

053 - Hunter Mk.72, N° FACh 736, C/N HABL-003035, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Los Cerrillos, Santiago, 1995.

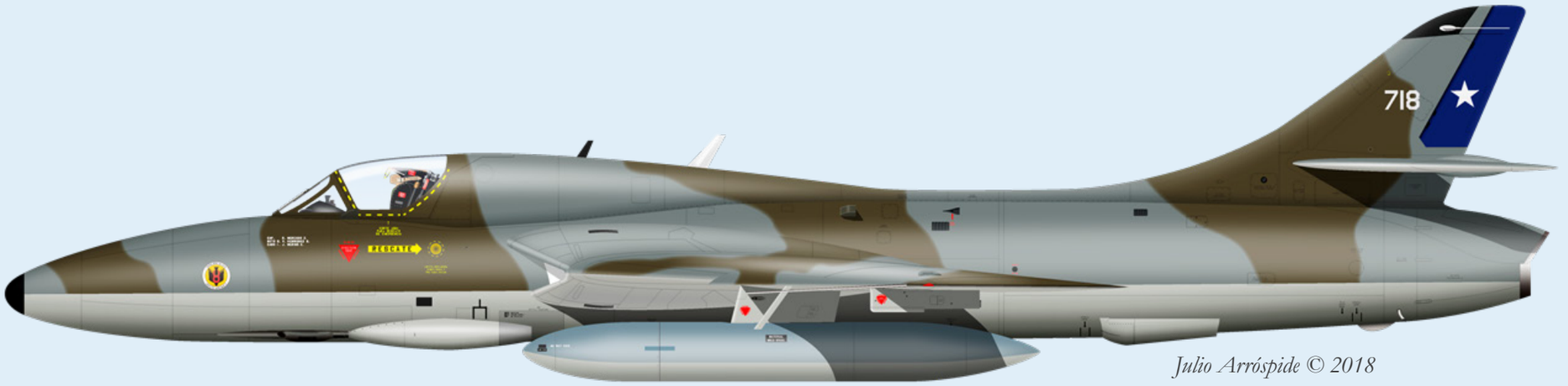
Este avión fue construido con partes de aviones F.4 de la RAF en 1972 y fue vendido a la FACh como Mk.72, con el N° J-736. Fue trasladado en la segunda agrupación de la Operación Atlante y fue dado de alta en el Grupo N° 7. En 1976 es transferido al Grupo N° 8 y el 26 de abril de 1979 colisiona con un monta carga cuando aterrizaba en el Aeropuerto de Pudahuel, logrando elevarse y aterrizar normalmente. En 1989 fue sometido a las modificaciones del Programa Águila. Participa en el último vuelo de los Hunters en Chile, el 19 de Abril 1995. En el año 2000 es vendido a EMBRAER para el rol de avión de seguimiento, siendo designado como PP-XHH.

054 - Hunter T.67, N° FACh 742, c/n 8970, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1985.



Este avión fue construido por Fokker en 1956 como modelo F.6 y entregado a la Real Fuerza Aérea de Holanda el 27 de febrero de 1957 con el numeral N-282, operando en el Escuadrón N° 324. El 01 de abril de 1964 es transferido al Escuadrón N° 325, operando hasta agosto de 1967, fecha en que es dejado fuera de servicio. Ese mismo año es comprado por Hawker Siddeley para ser convertido a T.67 y vendido a la Fuerza Aérea de Kuwait (Contrato HSA/67/K/069) y entregado en mayo de 1969, con el numeral 218. En 1982 es transferido a la Fuerza Aérea de Chile con el N° FACh 742, asignado al Grupo de Aviación N° 8. A principio de los años 90 se accidenta, siendo dado de baja.

055 - Hunter Mk.72, N° FACh 718, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Los Cerrillos, Santiago, 19 de abril 1995.



Este entrenador T.66 fue construido por HSAL con partes de 2 aviones F.6 de la fuerza Aérea de Bélgica, convirtiéndose en demostrador alrededor del mundo. En 1963 es arrendado a la Fuerza Aérea de Irak matriculado como 567. Posteriormente, en 1964 es subarrendado a la Fuerza Aérea de Jordania y después a la Fuerza Aérea del Líbano como L581. Es adquirido por HSAL para ser modificado al estándar Mk.72 y ser vendido a la Fuerza Aérea de Chile como J-718. Fue el primer avión en volar en Chile, el 30 de noviembre de 1967 y también uno de los últimos aviones en volar después de más de 28 años de operación, el 19 de abril de 1995.

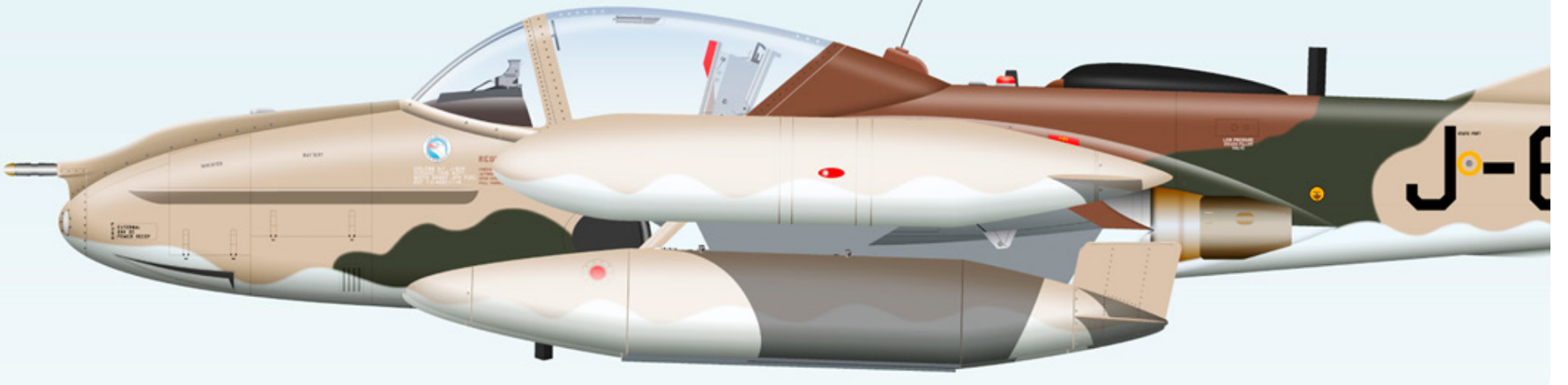
056 - Hunter Mk.72, PP-XHH (Ex FACh 736) avión de seguimiento de EMBRAER, 2001.

Este avión fue construido con partes de aviones F.4 de la RAF en 1972 y fue vendido a la FACh como Mk.72, con el N° J-736. Fue trasladado en la segunda agrupación de la Operación Atlante y fue dado de alta en el Grupo N° 7. En 1976 es transferido al Grupo N° 8 y el 26 de abril de 1979 colisiona con un monta carga cuando aterrizaba en el Aeropuerto de Pudahuel, logrando elevarse y aterrizar normalmente. En 1989 fue sometido a las modificaciones del Programa Águila. Participa en el último vuelo de los Hunters en Chile, el 19 de 1bril 1995. En el año 2000 es vendido a EMBRAER para el rol de avión de seguimiento, siendo designado como PP-XHH.

Cessna A-37B/OA-37B Dragonfly

Dragones Voladores

Servicio en la Fuerza Aérea de Chile desde 1975 a 2009



Dragones Voladores

Aviones J-600 y J-601, recién arribados a la Base Aérea Chucumata en Iquique, 1976. Fuente: FACh.

Una urgente necesidad de modernización

Desde mediados de la década de los 60 existía el deseo dentro de la Fuerza Aérea de Chile de disponer de material moderno y no de los sobrantes que a través del MAP (Military Assistance Program) se recibía bajo el criterio de cuotas de equilibrio regional. El primer punto de quiebre en esta dependencia crónica con el MAP fue la adquisición del material Hunter en Inglaterra a contar de 1966, compra que demostró que Chile podía adquirir material moderno sin depender de criterios definidos en terceros países. En 1972 la Fuerza Aérea de Chile comienza acercamientos con el gobierno norteamericano para exponer la necesidad de acceder a nuevo material aéreo. Estos acercamientos tuvieron por objeto hacer notar la precaria situación de la Fuerza Aérea en el aspecto combate y tender puentes de acercamiento debido a las diferencias ideológicas que mantenía el gobierno norteamericano y el chileno de la Unidad Popular. Los pocos F-80 y T-33 disponibles comenzaban a causar baja, misma situación acontecía con los bombarderos A-26 Invader, descansando todo el poder aéreo de la nación en no más de veinte Hawker Hunter, diez De Havilland Vampire y aeronaves de instrucción. La situación expuesta a los norteamericanos incluía el creciente poderío militar peruano y el desbalance que generaba una impresionante fuerza terrestre equipada directamente desde la Unión Soviética.

Tras los sucesos de septiembre de 1973 que acabó con el gobierno de Salvador Allende y el fin de la Unidad Popular, comenzaron las negociaciones para la adquisición de un pequeño pero capaz avión de ataque, de probadas características en combate y que la Fuerza Aérea tenía en mente desde hacía ya varios años: el Cessna A-37 Dragonfly. La negociaciones por los aviones de la Cessna se concretaron en 1974 con la adquisición de 34 aviones A-37B bajo los programas "Peace Andes 1" que consideraba 16 A-37B destinados a equipar al Grupo de Aviación N° 1 y "Peace Andes 4", que contemplaba 18 A-37B para el Grupo de Aviación N°4. Era una venta de gobierno a gobierno desarrollada a través de Foreign Military Sales (FMS). La adquisición de los aviones consideró la formación de pilotos instructores: Comandante de Escuadrilla Florencio Dublé P., Capitán de Bandada León Duffey T, Capitán de Bandada González y el Comandante de Escuadrilla Lautaro Van de Wyngard, formación de especialistas en cada uno de los sistemas de la aeronave, armamento, repuestos y soporte técnico por un año.

Traslado a Chile y sus primeros años de operación

Las entregas de los A-37B Dragonfly se produjeron entre mayo de 1975 y abril de 1977, siendo los últimos aviones los destinados al Grupo de Aviación N° 4. La primera bandada compuesta por cinco aeronaves arribó a la Base Aérea Los Cóndores el 18 de junio de 1975. Los aviones recibidos fueron en esa oportunidad los J-600 al J-604. Las matrículas asignadas a los aviones fueron del J-600 al J-615 y J-616 al J-633. El plan de traslado de los aviones consideraba el vuelo de los aviones desde la fábrica en Wichita, Kansas, a la Base Aérea Mc Connell, donde la Fuerza Aérea de Chile los recibía para su traslado final a nuestro país.

El J-600 preparado para su traslado desde Estados Unidos, en junio de 1975. **Autor: Mario Magliochetti.**

Aviones A-37B del Grupo N° 1 durante su traslado desde Estados Unidos en diciembre de 1975. **Autor: Mario Magliochetti.**

Aviones A-37B del Grupo N° 1 durante su traslado desde EE.UU. **Autor: Mario Magiochetti.**

La primera bandada de aviones A-37B durante el vuelo de traslado desde EE.UU. en 1975. **Autor: Mario Magliochetti.**

Los primeros aviones A-37B sobre la cordillera de los Andes, arribando a Chile el 18 de junio de 1975 . **Autor: Mario Magliochetti.**

Agrupación de pilotos que trasladaron los A-37B del Grupo N° 4, en su paso por Homestead, Florida, en 1977. **Vía Sergio Contardo F.**

Aviones A-37B del Grupo N° 4 durante su traslado desde EE.UU., en la Base Howard de Panamá, junto a 3 los aviones F-5F del Grupo N° 7. **Vía Rino Poletti B.**

Aviones A-37B del Grupo de Aviación N° 4 en su vuelo de traslado desde EE.UU. **Vía Rino Poletti B .**

Tras su llegada a Chile y debido a las tensiones que se vivían con el gobierno militar peruano dirigido por el General Velasco Alvarado, los aviones fueron destinados a sus grupos operativos en la ciudad de Iquique, siendo dispersados en distintas localidades interiores y nuevas pistas de redespliegue que formaban parte del programa de modernización del arma aérea nacional. Un grupo de aeronaves A-37B es destinado a la nueva pista de Zapiga, esto al interior de Iquique, mientras otro grupo de aeronaves es comisionado a la localidad de Huara. Desde su llegada en 1975 un elemento de Cessna A-37B del Grupo de Aviación N°1 es mantenido en estado de alerta en condición "Ámbar Uno", esto es, listos a emprender vuelo ante incursiones aéreas desarrolladas por aeronaves extranjeras durante los años 1975 a 1978. Muchas de estas incursiones gatillaron el despegue del elemento en alerta, aunque por su limitado techo de servicio y velocidad subsónica, no resultaba ser el avión más idóneo para dar caza a un avión de mayor performance.

En un informe fechado en Santiago el día 06 de febrero de 1978, se describen detecciones aéreas registradas los días 15 y 16 de diciembre de 1977 en el extremo norte del país, en el espacio aéreo comprendido entre el sur-oeste de la ciudad de Arica y Noroeste de Iquique. Se mencionan tres contactos desconocidos, que volaban a casi 90.000 pies de altitud. En todas y cada una de estas ocasiones, siguiendo un patrón común sistemático, las aeronaves intrusas cambiaron las frecuencias de sus transponder al ser detectadas, a fin de evitar ser identificadas. En todos estos casos la FACh despachó un elemento de Cessna A-37B, sin lograrse contacto visual con la aeronave desconocida, que según el radar ponía rumbo norte y se perdía tras cruzar la frontera con Perú. Ante esta situación, el Ala N° 4 mantuvo elementos de A-37B en estado Ámbar Uno para funciones de interceptación. El oficio que detalla estos hechos dirigido al comandante en jefe de la FACh, fue firmado por el General de Brigada Aérea Eduardo Fornet Fernández, que en ese entonces era jefe del Comando de Combate.

La destinación de los Cessna A-37B al norte de Chile obedeció en gran medida a la tensión constante que se experimentó con Perú a contar de 1974 hasta mediados de 1976. Una de las mayores preocupaciones de los planificadores militares chilenos la constituía la gran fuerza acorazada y mecanizada del Ejército peruano, la que se encontraba estacionada al sur del vecino país. No existía en aquel entonces equivalente que pudiera hacer frente a dicha fuerza terrestre compuesta por más de 250 tanques T-54 / T-55 y otros ingenios como AAA autopropulsada y artillería de saturación. La respuesta más idónea por parte de Chile en lo terrestre fue preparar a la infantería para cumplir un rol de desgaste de la fuerza acorazada peruana. Como segunda respuesta se consideró el empleo de los recién llegados Cessna A-37B en funciones de ataque, destrucción y hostigamiento de la fuerza acorazada peruana. Perú disponía de tanques y aviones más modernos, pero Chile se equipó con un avión particularmente apto para enfrentar y causar daño en el dispositivo de ataque peruano. Desde 1975 comienza un intenso programa de instrucción para la formación de nuevas tripulaciones, la operación conjunta del material Dragonfly con los Hunter del Grupo de Aviación N° 8 y 9, y los recién integrados F-5 Tiger II del Grupo de Aviación N° 7, todo bajo un nuevo concepto de mando y control, que consideró la adquisición de tres radares ELTA EL/M 2205 -2215 con la finalidad de tener cubierto el espacio aéreo del norte grande del país. Se comenzaba a articular una capacidad aérea más real y acorde con la realidad del continente.

Finalmente las tensiones con el vecino del norte disminuyeron tras la salida del dictador peruano y la elección, años más tarde, de un gobierno democrático que se alejó de la línea revanchista de mediados de la década de los 70.

1978, el gran desafío de los Cessna A-37B

Tras la desactivación del Grupo de Aviación N° 12 el 16 de septiembre de 1974 y la baja de todo el material F-80 y T-33, la ciudad de Punta Arenas y todo el extremo austral de Chile se quedaba sin unidades de combate que hicieran frente a cualquier eventualidad. Gran parte del personal de la desactivada unidad es destinado al proyecto A-37B, siendo trasladados a la ciudad de Iquique para comenzar a formarse en el nuevo material.

Era 1976 y las tensiones con Perú venían disminuyendo tras la muerte de Velasco Alvarado, un nuevo foco de preocupación comienza a gestarse: las pretensiones argentinas sobre tres islas del extremo austral de Chile. Los planificadores chilenos previendo que las diferencias con Argentina irían en aumento, tras el ascenso al poder de una Junta Militar, deciden reactivar el Grupo de Aviación N° 12 el 27 de diciembre de 1976. La intención era que a marzo de 1977 esta unidad comenzara sus operaciones haciendo empleo de aviones A-37B aprovechando el antiguo personal del Grupo de Aviación N° 12 que había sido destinado a Iquique tras la recepción de los Dragonfly.

El 2 de junio de 1977 arribaron los 2 primeros aviones A-37B a la Base Aérea de Chabunco, transferidos desde el Grupo de Aviación N° 4. Durante ese año, se sumaron 4 aviones más. En enero de 1978, el Grupo de Aviación N° 12 recibe 6 aviones adicionales, provenientes del Grupo de Aviación N° 1 y a mitad de año son devueltos algunos aviones al Grupo de Aviación N° 1, debido a la baja disponibilidad de aviones en vuelo de esa unidad. La distribución de los A-37B a nivel nacional para el período junio 1977 - agosto de 1978 quedó como se indica a continuación:

- Grupo de Aviación N° 1: 13 aeronaves
- Grupo de Aviación N° 4: 11 aeronaves
- Grupo de Aviación N° 12: 08 aeronaves

Un aspecto un tanto desconocido de la reactivación del Grupo de Aviación N° 12 está vinculado con el accidente que sufrió el Douglas DC-6B matrícula 989 el 24 de julio de 1977 en la ciudad de Puerto Montt. Esta aeronave cubría un vuelo de régimen Santiago - Puerto Montt - Punta Arenas, el que trasladaba una importante cantidad de suboficiales destinados a la operación de los A-3, como personal de mantenimiento. La aeronave tras llegar a destino y desembarcar a tan importantes pasajeros, emprende su vuelo de regreso encontrando un trágico final a 7 km de la cabecera de "El Tepual" al enfrentar un "Wind Shear" que lo precipitó a tierra. De los 83 pasajeros a bordo 39 perdieron la vida. Quiso la casualidad que la aeronave llegara a destino en el vuelo hacia Punta Arenas sin inconvenientes.

El 02 de mayo de 1977 Argentina declara "insanablemente nulo" el laudo arbitral en que su Majestad Británica ratificaba la soberanía chilena de tres islas emplazadas en la boca occidental del Canal Beagle. Este fallo no fue aceptado por Argentina comenzando una escalada de tensión que estuvo al borde de un conflicto armado con su punto más álgido en el mes de diciembre de 1978. Teniendo claridad sobre la posición y pretensiones argentinas, el mando de la Fuerza Aérea se aboca de lleno a planificar lo que sería una guerra a lo largo de todo el territorio nacional y en especial la defensa del extremo austral del país.

Las tripulaciones y personal de los A-37B del Grupo de Aviación N° 12 comienzan a entrenar para realizar operaciones de interdicción, apoyo estrecho y ataque a tierra, todo con la finalidad de destruir o disminuir la fuerza del dispositivo argentino cercano a la frontera con Chile. Pero esto no estuvo ajeno de problemas.

El principal problema enfrentado por el Grupo N° 12 y en general por todo el material Cessna A-37B durante el período de tensión con Argentina fue la disponibilidad de repuestos y manuales técnicos. Esto ocasionó que, durante uno de los períodos de mayor tensión del año 1978, el total de aviones A-37B a nivel país disponibles llegara a tan sólo 16 aeronaves, mejorando a 22 aviones para el mes de diciembre. Muchos de los problemas que enfrentaban los aviones correspondían a mantenimientos imprevistos o no programados, ocasionados por limitaciones de vuelo desconocidas y declaradas por la USAF una vez que los aviones comenzaron a ser operados en Chile.

Es así como, el día 07 de agosto de 1978, ante la serie de inconvenientes sufridos en la operación del material Cessna A-37B Dragonfly, el entonces Comandante en Jefe de la FACh, General Fernando Matthei Aubel, solicitó en oficio dirigido al jefe de la Sección Aérea del Grupo Militar Norteamericano la presencia de un asesor USAF para la instrucción de A-37. No era la primera vez que se realizaba tal petición, ya que el instructor estadounidense se venía solicitando desde julio de 1978. En dicho oficio el general Matthei hace presente que, de acuerdo a las cláusulas del respectivo contrato de compra, en caso de fallas el usuario final del avión tiene derecho a requerir asesoría técnica en terreno.

La respuesta de los estadounidenses llega el día 8 de agosto de 1978, cuando el Tte. Coronel de la USAF Edward Pratt le informa al General Matthei que la petición fue derivada al Departamento de Estado en Washington el día 25 de julio de 1978 y que estaba a la espera de una respuesta. En forma bastante diplomática y ajena a la premura que movía al General Matthei –que sin duda no era desconocida por el Tte. Coronel Pratt- el mensaje culmina señalando que "nos será muy grato informar inmediatamente que esta Sección Aérea reciba una respuesta sobre esta materia".

En la medida que la crisis iba en aumento, medios aéreos del norte del país eran destinados a reforzar el Grupo de Aviación N° 12. Es así como se reciben refuerzos de aeronaves del Grupo de Aviación N° 1, se comienza a operar en forma conjunta con Hunters del Grupo de Aviación N° 9, esta vez armados con misiles aire-aire Shafrir y F-5E destacados en Puerto Montt. Así se llega a la noche del 20 de diciembre de 1978 fecha en que el Grupo de Aviación N° 12 y sus Dragonfly se encontraban en los cabezales y pistas de dispersión a la espera de la orden de despegue con la finalidad de alcanzar distintos objetivos sobre territorio argentino. La orden no llegó. Esa misión, que fue cancelada, y en que se llevaría a cabo con el apoyo de los Hunter y F-5 estacionados más al norte, se pretendía dar un golpe preventivo al poder aéreo trasandino para anular su operatividad en tierra. Los aviones se mantuvieron en alerta 24x7 esperando que el dispositivo argentino fuera el que tomara la iniciativa, aspecto que comenzó a materializarse la tarde del 22 de diciembre de 1978 cuando las unidades navales y terrestres del vecino país comienzan a desplazarse a la frontera común. La dinámica y proactiva actuación de la diplomacia chilena, la clara posición de los uniformados chilenos que no se amedrentaron ante el dispositivo militar argentino, la intervención papal y el sentido común que primó a última hora dentro de la Junta Militar Argentina permitió que la noche del 22 de diciembre las armas se mantuvieran en silencio y fuera la diplomacia la que terminara resolviendo las diferencias por las tres islas del extremo austral de Chile en 1984.

Década de los 1980 y 1990

El año 1979 culmina con la desactivación del Grupo de Aviación N° 4, cuyo material A-37B es redistribuido entre los Grupo de Aviación N° 1 y N° 12. Posteriormente el grupo en receso es reactivado en 1980 con la entrada en servicio del material de vuelo Mirage 50. Con el correr de la década de los 1980 comienza a integrarse una nueva aeronave al inventario de la Fuerza Aérea: el CASA C-101, conocido localmente como T-36BB y A-36CC Halcón, esta última con una motorización más potente. La nueva aeronave, destinada a la instrucción avanzada y el ataque a tierra, es seleccionada para cubrir las nuevas tareas del Grupo de Aviación N° 1, con lo cual se decide reactivar el Grupo de Aviación N° 3 haciendo uso de los A-37B disponibles del Grupo de Aviación N° 1. Esta reactivación fue muy breve, decidiéndose transferir el total de aviones A-37B disponibles al Grupo de Aviación N° 12 en junio de 1982. Con esta transferencia, la austral unidad de Punta Arenas concentra todo el material A-37B disponible en el país.

Pocas evidencias se graficaron de la asignación de A-37B del Grupo N° 1 al Grupo N° 3, a principio de los años 1980. Alguno de ellos usó la deriva pintada parcialmente en color azul, como es el caso de J-632. **Vía Rino Poletti B.**

Ya en 1984 los aviones comienzan a operar con un camuflaje a dos tonos, abandonando los colores desérticos que lo caracterizó por años, adoptando un esquema en color negro y verde oscuro. Debido a la imposibilidad de comprar con libertad bombas de propósito general de la serie Mk.80, los aviones comienzan a operar con bombas de racimo de diseño y fabricación local producidas por Industrias Cardoen. Las bombas de la serie CB (Cluster Bomb) eran de 250 kg y se denominaban CB-250 según su peso en kilogramos. Consistían de un cuerpo de bomba en cuyo interior se alojaban 240 bombas del tamaño de una bomba de mortero de 81 mm. Estas bombas eran expulsadas a través de un cordón explosivo y no con un temporizador como los modelos fabricados en las grandes potencias, lo que generaba una lluvia de pequeñas bombas que por ángulo de liberación llegaban a cubrir una superficie del tamaño de hasta cincuenta mil metros cuadrados. El empleo de las bombas de racimo de Industrias Cardoen permitió seguir operando al Grupo de Aviación N° 12 en el rol de ataque a tierra convirtiendo al Dragonfly en un excelente medio de apoyo de la fuerza terrestre. Ya comenzando la nueva década, los Dragonfly de la Base Aérea Chabunco toman parte de los ejercicios Blue Sky III (1990) y Blue Sky IV (1991) realizando misiones de ataque simulados contra elementos de la Armada norteamericana en tránsito hacia el Océano Pacífico.

Primeras tripulaciones del Grupo N° 12 en la Base Aérea de Chabunco. Obsérvese el tamaño de las estrellas en el timón de dirección de los aviones. **Vía Dan Erik Toro.**

Reactivación del Grupo de Aviación N° 3, llegada de los OA-37B

La Fuerza Aérea tenía intención de reactivar el Grupo de Aviación N° 3 a mediados de los 80, lo que se realizó pero por un poco tiempo mientras el Grupo de Aviación N° 1 liberaba los A-37B al integrar los T-36BB/A-36CC Halcón. Se determinó concentrar el material en los extremos del país, considerando en esa evaluación aspectos logísticos y de racionalización de recursos. Resultaba más económico mantener todos los aviones de un determinado tipo destinados en una sola unidad que tenerlos repartidos por todo el país. Así, a principio de los 90 se decide la reactivación del Grupo de Aviación N° 3, con fecha 31 de marzo de 1992, haciendo uso de seis A-37B del Grupo de Aviación N°12 comisionados para la reactivación de la unidad. Estos fueron devueltos con la llegada a Chile de un lote de 10 Cessna OA-37B. Estos arribaron al país el 17 de junio de 1992 a la Base Aérea Pudahuel, siendo numerados desde el 635 al 644. Se diferenciaban a simple vista de sus predecesores por una lanza de reabastecimiento aéreo más larga que los A-37B nacionales, junto con disponer de nuevos switches y tablero de armas en el puesto del piloto para la operación en funciones de control aéreo. Adicionalmente las aeronaves estaban pintadas en un esquema de color verde y gris que los diferenciaba de sus pares nacionales. A contar de 1997 los OA-37 fueron reemplazados por A-36CC con lo que nuevamente todo el material Cessna se concentró en la austral ciudad de Punta Arenas.

Vida anterior del OA-37B 637 del Grupo N° 3: El 73-1064 del 169th Tactical Air Support Squadron de la Guardia Nacional de Illinois, aterrizando en Honduras durante el ejercicio "Granadero I", el 14 de Mayo de 1984. **Autor: TSgt. Ken Hammond, USAF.**

El 31 de marzo de 1992 se reactiva el Grupo de Aviación N° 3 en Temuco con 6 aviones A-37B del Grupo de Aviación N° 12, en espera de los OA-37B. **Vía Rino Poletti B.**

Los OA-37B a su llegada a Chileen junio de 1992 a Pudahuel. Los aviones fueron trasladados en vuelo, liderados por el Comandante del Grupo N° 3, Oscar Peña y Lillo A. **Autor: Carlos Muñoz.**

Reabastecimiento en Vuelo

Tras la modificación del Boeing 707 serie 903 como avión de reabastecimiento aéreo, el primer avión homologado dentro de la Fuerza Aérea para realizar este tipo de operaciones fue un Cessna A-37B del Grupo de Aviación N° 12. Este primer reabastecimiento aéreo fue efectuado el 4 de agosto de 1996 desde el avión serie 619 al mando del Comandante de Escuadrilla Ricardo Grupe Mora. La nueva capacidad de reabastecer en el aire a través del Boeing 707 reconvertido le permite a los A-37B del Grupo de Aviación N°12 realizar auto traslados de largo alcance y realizar un ejercicio de fuego real con despegue en la ciudad de Punta Arenas (XII región) cuyo destino era el polígono de la Va Brigada Aérea en la ciudad de Antofagasta. En este periplo realizado el mes de septiembre de 1999 se emplearon 8 A-37B que fueron cargados cada uno con 4 bombas de racimo CB-250K debiendo en su trayecto hacia el norte del país, volar en diversos perfiles de vuelo.

El primer avión de la FACh en realizar un reaprovisionamiento de combustible fue el A-37B N° 619, a los mandos del Comandante de Escuadrilla Ricardo Grupe M., el 04 de agosto de 1996. **Vía Rino Poletti B.**

El mismo año 1999 se evalúa la posibilidad de integrar misiles Shafrir en los A-37B para ser empleados como medios de instrucción en combate aire-aire e interceptación aérea con misil. El primer vuelo con Shafrir fue realizado por el Comandante de Grupo Guillermo Castro G. y el Comandante de Escuadrilla Walter Fornet L.

Cruzex III

Ya el año 2006 y próximos a su retiro, los A-37B del Grupo de Aviación N°12 son comisionados para participar en el ejercicio internacional Cruzex III, en la ciudad de Annapolis, Brasil. El vuelo de traslado a la ciudad brasileña se realizó el 20 de agosto con escala en Asunción de Paraguay, desplegando 6 A-37B, 13 oficiales y 19 suboficiales para apoyo del material. Se contó con el apoyo del Boeing 707 Águila y material Hércules del Grupo de Aviación N°10. El vuelo de regreso se efectuó el 03 de septiembre rescatando una gran experiencia de operación al operar de forma conjunta con material aéreo más moderno presente en el ejercicio.

Imágenes del A-37B del Grupo de Aviación N° 12 reabasteciéndose de combustible en vuelo durante su traslado hacia la ciudad de Natal, para participar en el Ejercicio Cruzex III. **Autor: Duncan Silva D.**

La Subteniente Carolina Sandoval, arribando de su primer vuelo solo en A-37B, el 26 de febrero de 2009, convirtiéndola en la primera piloto chilena en volar sola un avión de combate en los tiempos modernos. **Fuente: FACh.**

Uno de los últimos desplazamientos de los A--37B del Grupo de Aviación N° 12, antes de su desactivación, fue a la Base Aérea El Tepual, Puerto Montt, en marzo de 2009, con ocasión de la celebración del 79°Aniversario del la Fuerza Aérea de Chile. Una bandada de aviones se trasladó a esa base y junto con aviones F-16AM/BM del Grupo de Aviación N° 8 de la Va Brigada Aérea, participaron en el desfile aéreo y posteriormente se realizó una actividad de Puertas Abiertas, en donde la comunidad puertomontina pudo ver los aviones de cerca e interactuar con sus pilotos y mecánicos.

Línea de aviones A-37B del Grupo N° 12 destacados en la Base Aérea El Tepual con ocasión del 79° Aniversario de la Fuerza Aérea de Chile. **Autor: Álvaro Romero P.**

Retiro del Servicio

El año 2009 el Alto Mando de la FACh decide el retiro del servicio de los últimos A-37B aún en vuelo y su almacenamiento en dependencias de la Base Aérea El Bosque. Parte de los aviones y células de A-37 nacionales son vendidas a los Estados Unidos, cuyo destino final fue Colombia, país cuya Fuerza Aérea recibió al menos cinco células para repuestos o poner en condición de vuelo. Posteriormente, en mayo de 2013 el Presidente de El Salvador, Mauricio Funes, hace público el interés de este pequeño país por adquirir 10 aeronaves A-37B del inventario de la FACh y que se encontraban almacenados en la Base Aérea El Bosque. La transacción se concreta ya el 2014 por un costo cercano a los U$ 9 millones de dólares con la entrega de los 10 aviones que son matriculados con los números 435 al 444.

Últimos vuelos de los Dragonfly sobre la zona Austral del país. **Autor: Duncan Silva D.**

Ceremonia Oficial de despedida del material A-37 de la Fuerza Aérea de Chile. **Vía Dan Erik Toro.**

El A-37B N° 279 de la Fuerza Aérea Uruguaya, el cual tendría el fuselaje del ex N° 620 de la FACh. **Autor: Álvaro Romero P.**

Preservación histórica del Cessna A-37B

Los últimos vuelos sobre cielos Magallánicos fueron a mediados de 2010, sin embargo hubo vuelos posteriores con la finalidad de trasladarlos en vuelo para su almacenamiento en dependencias del Comando Logístico en la Base Aérea El Bosque. Algunos de ellos serían posteriormente vendidos a EE.UU. y 10 aviones seguirían operando en la Fuerza Aérea del El Salvador. Las células de los aviones A-37B FAU279 y FAU280 de la Fuerza Aérea Uruguaya, operarían con partes de los aviones 620 y 609, respectivamente, los que fueron inspeccionados por ENAER a fines de los 1990. A continuación se listan los aviones que han sido preservados en Chile:

#	Avión	Modelo	Destino/Ubicación
1	601	A-37B	Base Aérea Chabunco, Punta Arenas.
2	617	A-37B	Donado a la Escuela de Especialidades para propósitos de instrucción.
3	619	A-37B	Monumento en el Edificio Corporativo de la FACh.
4	629	A-37B	Donado al Museo Aeronáutico con esténciles del Grupo N° 3.

El A-37B N° 601 preservado como monumento en la Base Aérea de Chabunco. **Autor: Dan Toro A.**

Al lado, el Suboficial Álvaro Guajardo posando en el A-37B N° 617, donado a la Escuela de Especialidades para efectos de instrucción. **Autor: Julio Arróspide R.**

Pérdidas de material de vuelo y accidentes mayores

El primer avión A-37B en accidentarse fue el J-600, perteneciente al Grupo de Aviación N° 1, mientras realizaba una misión de instrucción el día 03 de julio de 1975. El avión aterrizó con el tren replegado, arrastrándose sobre los estanques de combustible. Sus pilotos, Comandante de Escuadrilla Florencio Dublé P. y el Subteniente Lorenzo Sepúlveda, resultaron ilesos.

El primer avión en accidentarse y en ser retirado del servicio, fue el avión N° J-606, perteneciente al Grupo de Aviación N° 1, la noche del día 22 de agosto de 1977, mientras retornaba de una misión de bombardeo. Al aproximarse al aeródromo de Zapiga, se estrella 1.400 mt. antes del umbral de la pista. El avión quedó destruido y su tripulación resulta con lesiones menos graves. El avión no pudo ser recuperado por la extensión de sus daños y fue dado de baja.

El primer accidente mayor con pérdida de vidas humanas registrado por los A-37B sucedió durante un entrenamiento de bombardeo nocturno del Grupo de Aviación N° 4, la noche del 27 de mayo de 1978. Una formación de 4 aviones realizaba el acercamiento al Punto Inicial de Bombardeo (IP), cuando el avión N° 3 de la formación se estrella con el terreno. El avión siniestrado fue el J-622, tripulado por el Comandante de Escuadrilla José Galarce V. y el Teniente Waldo Kreither T., quienes no tuvieron oportunidad de eyectarse.

Dos años más tarde, el 27 de noviembre de 1980, durante la realización de una demostración de bombardeo con bombas de Napalm, al término de un ejercicio institucional cerca de Zapiga, uno de los aviones del Grupo de Aviación N° 1 se estrella con el terreno después de lanzar sus bombas. El avión J-618, tripulado por los Subtenientes Rubén Rojas Scholz y Raúl Vargas del Campo. La tragedia no pudo ser peor, puesto que el padre de uno de los pilotos se encontraba presente en la demostración.

Las prácticas de vuelo nocturno sin el uso de radio altímetro, como en el caso del primer accidente de A-37, cobraron 2 víctimas más el 23 de septiembre de 1981. El avión J-610 del Grupo de aviación N° 1, se estrelló contra el terreno, cobrando la vida del Teniente Rodrigo Saa Herrera y del Subteniente René Barahona Balbontín.

El Grupo de Aviación N° 12 concentró los últimos accidentes en el material A-37. El primer accidente fue trágico por la pérdida de 3 jóvenes oficiales del Grupo, salvándose un cuarto Oficial, en condiciones extremas. El día 10 de julio de 1986, 4 aviones realizaban una misión de entrenamiento sobre el Estrecho de Magallanes. Mientras mantenían una cerrada formación, los aviones 624 y 631 colisionan y se precipitan a las aguas del mar helado. Tres pilotos logran eyectarse, pero uno solo pudo ser rescatado por un helicóptero de Carabineros antes de que pereciera por hipotermia, el Teniente Klaus Von Storch K. En tanto, el Teniente Ricardo Acevedo H. y los Subtenientes Arturo Betenghauser F. y Cristian Domenech M., fueron declarados desaparecidos.

El 27 de noviembre de 1991, el Teniente John Mac Donald P. y el Subteniente René Reyes C., perecieron al estrellarse con el terreno en el avión 628, después de realizar una práctica de Tiro Aire-Tierra en el polígono del Grupo N° 12.

El último accidente mayor registrado en material A-37 fue casi al final de su operación, el 26 de mayo de 2007, cobrando la vida de los Tenientes Pablo de la Maza y Felipe Córdova, quienes se estrellaron en el Seno Otway en una misión de entrenamiento en el avión 615.

#	Fecha	Causal	Avión	Unidad	Piloto	Eyección	Resultado
1	22-08-1977	AF	J-606	G.1	TTE Roberto Valdebenito	No	Contuso
					STE Fernando Bianchi	No	Contuso
2	27-05-1978	CT	J-622	G.4	CDE José Galarce V.	No	Fallecido
					TTE Waldo Kreither T.	No	Fallecido
3	27-11-1980	CT	J-618	G.1	STE Raúl Vargas del Campo	No	Fallecido
					STE Rubén Rojas Scholz	No	Fallecido
4	23-09-1981	CT	J-610	G.1	TTE Rodrigo Saa Herrera	No	Fallecido
					STE René Barahona Balbontín	No	Fallecido
5	10-07-1986	CA	631	G.12	TTE Klaus Von Storch K.	Sí	Ileso
					STE Arturo Betenghauser F.	No	Desaparecido
			624	G.12	STE Cristián Domenech M.	No	Desaparecido
					TTE Ricardo Acevedo H.	No	Desaparecido
6	27-11-1991	CT	628	G.12	TTE John Mac Donald P.	No	Fallecido
					STE René Reyes C.	No	Fallecido
7	26-05-2007	CT	615	G.12	TTE Pablo de la Maza	No	Fallecido
					TTE Felipe Córdova	No	Fallecido

AF=Aterrizaje Forzoso; CA=Colisión Aérea; CT=Colisión con el Terreno (Tierra o mar); EA= Eyección Accidental (Voluntaria/No voluntaria) EM=Explosión Munición; FT=Falla Ténica; FO=Flame-Out (Apagado motor); GL=G-LOC (Pérdida de Conciencia por G's); PC=Pérdida Control.

Ultimo aterrizaje del A-37B N° 606, el primer avión de la flota en accidentarse y en ser dado de baja. Afortunadamente su tripulación resultó con lesiones menos graves. **Vía Rino Poletti B.**

El A-37B N° 615 participando en FIDAE 1998, fue el último avión en accidentarse con el fallecimiento del Teniente Pablo de la Maza (QEPD) y el Teniente Felipe Córdova (QEPD), el 26 de mayo 2007. **Autor: Andrés Contador K.**

Resumen de características y detalles de la flota

#	N° FACh	N° Serie	Modelo	Inicio Servicio	Término Servicio
1	J-600 – 634	74-0998	A-37B	1975 – G.1	2009 – G.12 – Almacenado en ARMAC, USA.
2	J-601 – 601	74-0999	A-37B	1975 – G.1	2009 – G.12 – Monumento en B.A. Chabunco.
3	J-602 – 602	74-1000	A-37B	1975 – G.1	2009 – G.12 – Vendido a Colombia en 2011.
4	J-603 – 603	74-1001	A-37B	1975 – G.1	2009 – G.12 – Vendido a El Salvador en 2014.
5	J-604 – 604	74-1002	A-37B	1975 – G.1	2009 – G.12 – Vendido a Colombia en 2011 (2183).
6	J-605 – 605	74-1003	A-37B	1975 – G.1	2009 – G.12 – Vendido a El Salvador en 2014.
7	J-606	74-1004	A-37B	1975 – G.1	22-08-1977 – Destruido en accidente.
8	J-607 – 607	74-1005	A-37B	1975 – G.1	2009 – G.12 – Almacenado en ARMAC, USA.
9	J-608 – 608	74-1006	A-37B	1975 – G.1	2009 – G.12 – Vendido a El Salvador en 2014.
10	J-609 – 609	74-1007	A-37B	1975 – G.1	2009 – G.12 – Vendido a Uruguay para repuestos.
11	J-610	74-1008	A-37B	1975 – G.1	23-09-1981 – G.1 – Destruido en accidente.
12	J-611 – 611	74-1009	A-37B	1975 – G.1	2009 – G.12 – Almacenado en ARMAC, USA.
13	J-612	74-1010	A-37B	1975 – G.1	
14	J-613	74-1011	A-37B	1975 – G.1	
15	J-614 – 614	74-1012	A-37B	1975 – G.1	2009 – G.12 – Almacenado en ARMAC, USA.
16	J-615 – 615	74-1013	A-37B	1975 – G.1	26-05-2007 – G.12 – Destruido en accidente.
17	J-616	75-0424	A-37B	1977 – G.4	
18	J-617 – 617	75-0425	A-37B	1977 – G.4	2009 – G.12 – Donado a Escuela de Especialidades.
19	J-618	75-0426	A-37B	1977 – G.4	27-11-1980 – Destruido en accidente.
20	J-619 – 619	75-0427	A-37B	1977 – G.4	
21	J-620 – 620	75-0428	A-37B	1977 – G.4	2009 – G.12 – Vendido Uruguay para repuestos.
22	J-621 – 621	75-0429	A-37B	1977 – G.4	2009 – G.12 – Vendido Colombia en 2011.
23	J-622	75-0430	A-37B	1977 – G.4	27-05-1978 - Destruido en accidente.
24	J-623 – 623	75-0431	A-37B	1977 – G.4	2009 – G.12 – Almacenado en ARMAC, USA.
25	J-624 – 624	75-0432	A-37B	1977 – G.4	10-07-1986 – G.12 – Destruido en accidente.
26	J-625 – 625	75-0433	A-37B	1977 – G.4	2009 – G.12 – Vendido a El Salvador en 2014.
27	J-626	75-0434	A-37B	1977 – G.4	1982 – G1 – Destruido en accidente.
28	J-627 – 627	75-0435	A-37B	1977 – G.4	
29	J-628 – 628	75-0436	A-37B	1977 – G.4	27-11-1991 – G.12 – Destruido en accidente.
30	J-629 – 629	75-0437	A-37B	1977 – G.4	2009 – G.12 – Donado al Museo Aeronáutico.
31	J-630 – 630	75-0438	A-37B	1977 – G.4	2009 – G.12 – Vendido a Colombia en 2011 (2184).
32	J-631 – 631	75-0439	A-37B	1977 – G.4	10-07-1986 – G.12 – Destruido en accidente.
33	J-632 – 632	75-0440	A-37B	1977 – G.4	2009 – G.12 – Vendido a Colombia en 2011.
34	J-633 – 633	75-0441	A-37B	1977 – G.4	2009 – G.12 – Almacenado en ARMAC, USA.
35	635		OA-37B	1992 – G.3	2009 – G.12 – Almacenado en ARMAC, USA.
36	636		OA-37B	1992 – G.3	2009 – G.12 – Almacenado en ARMAC, USA.
37	637	73-1064	OA-37B	1992 – G.3	2009 – G.12 – Vendido a El Salvador en 2014.
38	638	73-1078	OA-37B	1992 – G.3	2009 – G.12 – Vendido a El Salvador en 2014.
39	639		OA-37B	1992 – G.3	2009 – G.12 – Almacenado en ARMAC, USA.
40	640		OA-37B	1992 – G.3	2009 – G.12 – Vendido a El Salvador en 2014.
41	641	73-1092	OA-37B	1992 – G.3	2009 – G.12 – Vendido a El Salvador en 2014.
42	642		OA-37B	1992 – G.3	2009 – G.12 – Almacenado en ARMAC, USA.
43	643	73-1096	OA-37B	1992 – G.3	2009 – G.12 – Vendido a El Salvador en 2014.
44	644	73-1103	OA-37B	1992 – G.3	2009 – G.12 – Vendido a El Salvador en 2014.

Esquemas de Pintura del A-37B

Los esquemas del A-37B durante el servicio en la Fuerza Aérea de Chile sufrieron cambios, debido principalmente a la zona de uso del avión, aunque en el caso de los aviones del Grupo N° 12, pasaron varios años antes de que usaran el esquema Austral característico, como se recuerda a estos aviones.

La especificación del esquema de los aviones adquiridos para los Grupos N° 1 y N° 12, correspondían a un esquema de mimetización desértico con una base de color arena y manchas de color verde oliva y marrón para las superficies superiores y color gris claro para las inferiores. Los numerales eran de grandes dimensiones y fueron los primeros aviones de combate en no usar el timón de dirección con color azul. Los numerales de las alas también eran de tamaño grande y el escudo fue pintado sobre el ala derecha y debajo del ala izquierda. Los estenciles eran en Inglés y los aviones del Grupo N° 1 incluyeron el águila en ambos lados del empenaje y la insignia del Grupo en el fuselaje delantero izquierdo, delante de la cabina. Los aviones del Grupo N° 4, en tanto, incorporaron el emblema del corvo del Grupo N° 4.

Los esquemas de pintura más representativos del A-37B: Esquema desértico. **Colección Raúl Zamora M.**

El Comandante del Grupo de Aviación N° 4, Comandante de Grupo Sergio Contardo F. y el Teniente Mario González O. colocan el adhesivo del emblema del Grupo al avión J-616 en la Base Aérea de McConnell. **Vía Sergio Contardo F.**

Los esquemas de ambos grupos sufrieron un cambio al poco tiempo de haber llegado, cambiando la tonalidad del color base (Color arena más claro) y la tonalidad del marrón. También se modificó el patrón de las manchas, por lo cual resulta más fácil identificar el período en que los aviones prestaron servicio. La modificación también incluyó la disminución del tamaño de los numerales y estenciles en español. Estas modificaciones fueron propuestas por un consultor norteamericano, quien tenía una extensa experiencia en el camuflaje de los aviones de la USAF. Una variación experimentaron algunos aviones del Grupo N° 4 que pasaron brevemente a operar con el Grupo N° 3 y que en alguno de ellos se pintó el timón de dirección de color azul.

El A-37B J-617, perteneciente al Grupo de Aviación N° 3, unidad que se activó brevemente a principio de los años 80 en el Ala N° 4, Base Aérea Los Cóndores. Nótese el timón de dirección en otros tonos. **Autor: Rino Poletti B.**

En junio de 1977 se trasladaron los primeros aviones a Punta Arenas, los cuales conservaron el esquema desértico, aunque se pueden distinguir con los usados por el Grupo N° 1, puesto que se disminuyó el tamaño de la estrella blanca. Los aviones del Grupo N° 12 operaron casi 7 años con el esquema desértico hasta el cambio al esquema Austral en 1984. Durante la crisis del año 1978, los aviones desplegados eran cubiertos con sábanas blancas de los tripulantes para poder mimetizar los aviones dispersos sobre manchones de nieve.

El Teniente Gustavo Gudenschwager volando en el 620 en una misión de formación en 1989. El avión usa una de las primeras versiones de esquema Austral. **Autor: Rino Poletti B.**

En 1984 el Grupo N° 12 comienza a aplicar el nuevo esquema Austral que consistía en un color base verde oscuro con manchas de color negro, ambos en tonalidades opacas, que cubrían toda la superficie (Wrap Around). Se aplicaron numerales de color blanco en tamaño medio y esténciles en español. Tampoco se pintó el timón de dirección de color azul. Se pone en práctica la aplicación en esténcil del tigre del Grupo N° 12, primero pintado en color negro sobre un círculo de color gris y en sus últimas versiones de color amarillo en esténcil. Algunos aviones usaron en el lado derecho del fuselaje, delante de la canopy, pintado en esténcil un dragón volador en al menos dos versiones.

El A-37B N° 627 del Grupo N° 12, usando una variación del esquema Austral a principio de los años 90, con numerales de baja visibilidad. **Archivo de Rino Poletti B**.

Los aviones OA-37B que llegaron a Chile para operar con el Grupo de Aviación N° 3, traían una variación del esquema de pintura que usaban en la Guardia Nacional de Illinois. El color base eran un color gris medio con grandes manchas de color verde, ambos en tonalidades opacas. Los esténciles eran de color gris claro y en inglés. Los empenajes fueron adornados con el esténcil de la cabeza de un tigre atravesado por un puñal, en alusión al Comandante del Grupo, Comandante de Grupo Oscar Peña y Lillo A., quien usaba el nombre de combate "Puñal". Posteriormente fue reemplazado por la insignia del Grupo N° 3.

El OA-37B N° 636 recién arribado a Chile como dotación del reactivado Grupo de Aviación N° 3. **Autor: Patrick Laureau**.

En 1997 el Grupo de Aviación N° 12 unificó todos los A-37B/OA-37B de la FACh, homologando los aviones que venían del Grupo N° 3 con la última versión de esquema de pintura usada por estos aviones. Se mantuvieron el color verde oscuro de base y se aplicaron manchas negras en un nuevo patrón, pero ahora ambos colores con una tonalidad más brillante. Finalmente el timón de dirección fue pintado de color azul, los numerales de color negro y esténciles en español e inglés. El último esquema usado por los A-37B/OA-37B de la FACh fue aplicado a los 10 aviones que fueron vendidos a la Fuerza Aérea del Salvador en el año 2014.

El OA-37B N° 643, luciendo el último esquema de pintura conocido en FIDAE 2006. Este avión fue vendido a la Fuerza Aérea de El Salvador en 2014. Autor: Andrés Contador K.

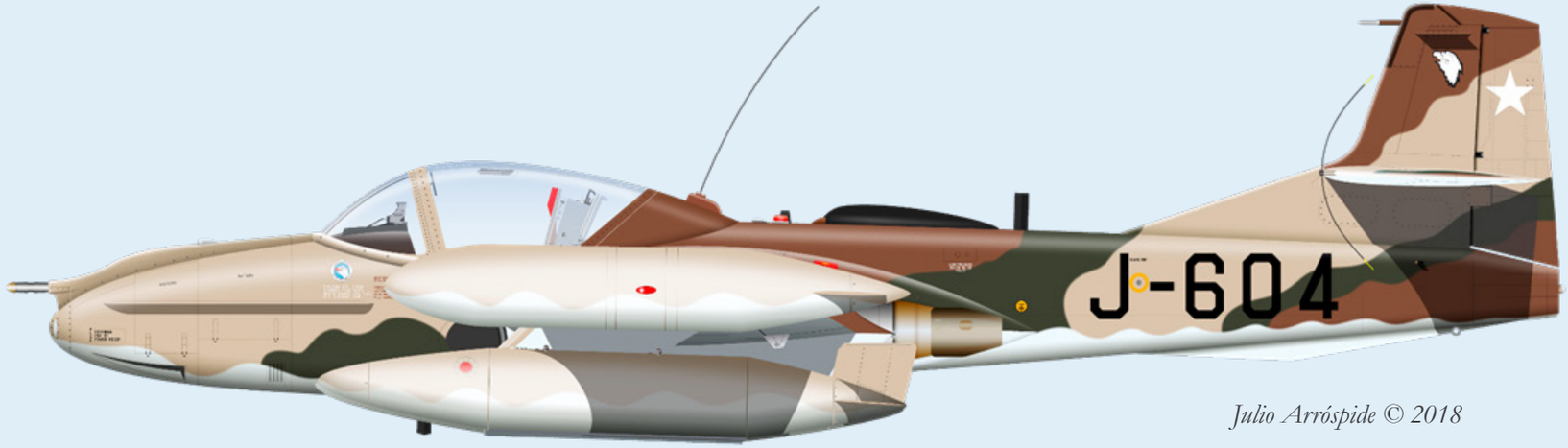
El Comandante de Escuadrilla Guillermo Castro G. del Grupo de Aviación N° 3 durante el traslado de los OA-37B a Temuco, el 19 de junio de 1992. **Autor: Patrick Laureau**.

El Capitán de Bandada Jorge Robles M. en la cabina del 604, listo para iniciar un turno de instrucción. Nótese la variación del dragón volador. **Archivo Rino Poletti B**.

Otra variación del dragón volador en este A-37B en exposición estática en FIDAE. **Archivo Rino Poletti B**.

El Dragonfly en Perfiles

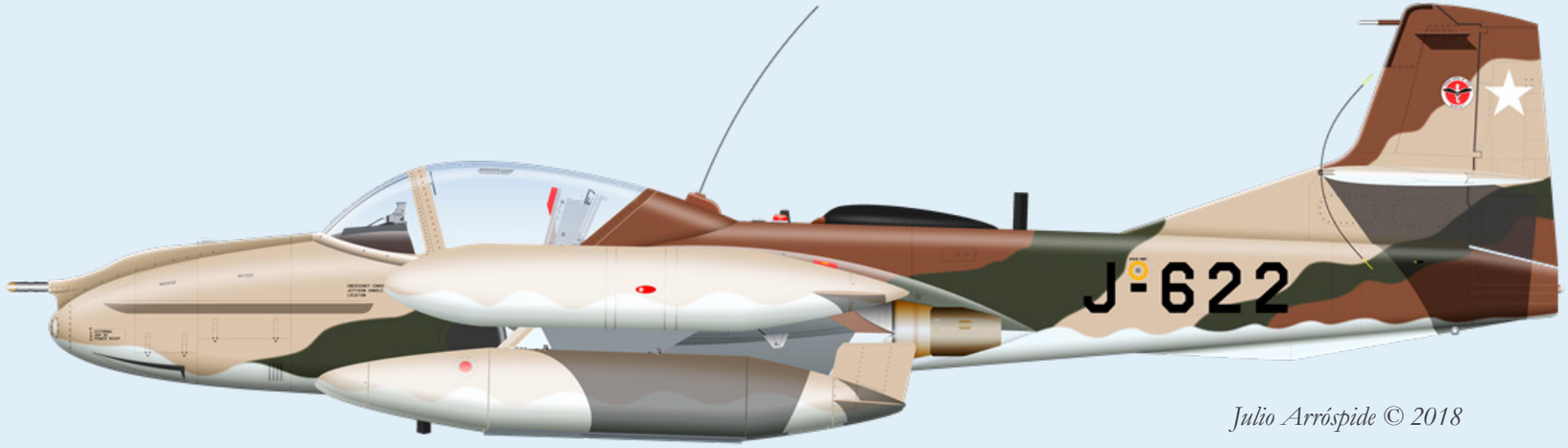
057 - Cessna A-37B, N° FACh J-604, S/N 74-1002, MSN 43459, del Grupo de Aviación N° 1, Base Aérea Los Cóndores, 1975.



Julio Arróspide © 2018

Este avión corresponde a la primera partida de 16 A-37B adquiridos en 1975 y entregados al Grupo de Aviación N° 1. En enero de 1978 es transferido al Grupo de Aviación N° 12 hasta mayo de ese año, siendo devuelto al Grupo N° 1. A principio de los 80 es trasladado definitivamente al Grupo de Aviación N° 12, en donde sufre un aterrizaje forzoso en enero de 1981, su piloto, el Capitán de Bandada Patricio Saavedra R. y el tripulante Sargento 2° Enrique Abarzúa, resultan ilesos. El avión es recuperado y re-matriculado como 604 ese mismo año. En 1984 se le aplica el esquema de camuflaje Austral y opera hasta el día de su baja en el año 2009. Posteriormente es vendido en 2011 a la Fuerza Aérea Colombiana, como FAC2183.

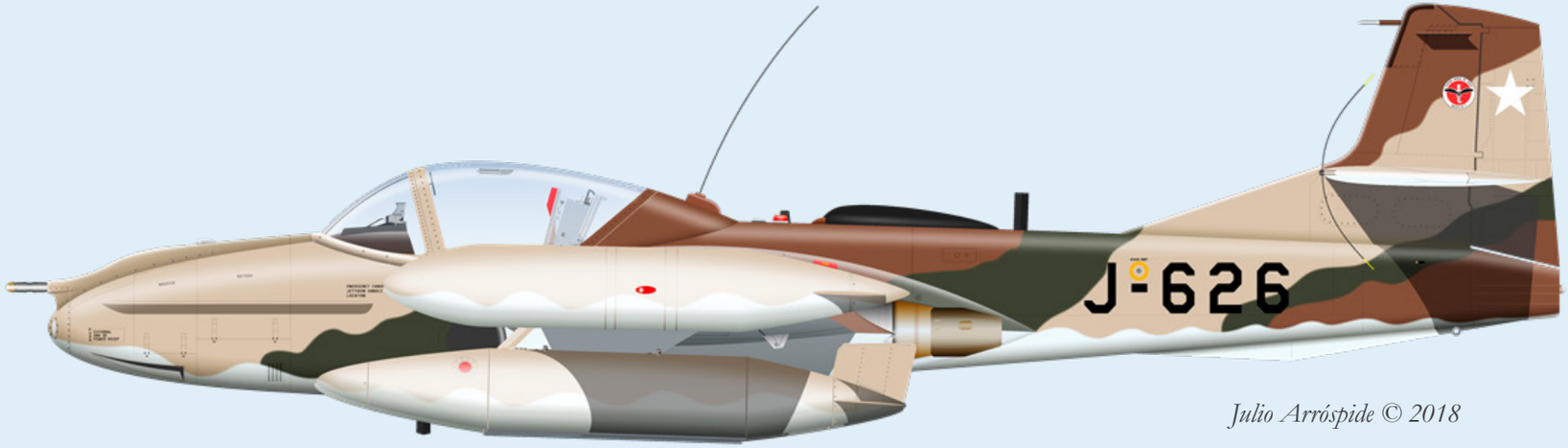
058 - Cessna A-37B, N° FACh J-622, S/N 75-0430, MSN 43554, del Grupo de Aviación N° 4, Base Aérea Los Cóndores, 1978.



Julio Arróspide © 2018

Este avión corresponde a la segunda partida de 18 aviones A-37B adquiridos en 1975 y dados de alta en el Grupo de Aviación N° 4 en 1977, utilizando el esquema de pintura original de fábrica. Este avión y su tripulación protagonizaron el primer accidente mayor con pérdida de vidas humanas registrado por los A-37B. La noche del 27 de mayo de 1978 durante un entrenamiento de bombardeo nocturno a bajo nivel, una formación de 4 aviones realizaba el acercamiento al Punto Inicial de Bombardeo (IP), cuando el avión J-622 (N° 3 de la formación) se estrella con el terreno. Su tripulación, integrada por el Comandante de Escuadrilla José Galarce V. y el Teniente Waldo Kreither T., no tuvo oportunidad de eyectarse.

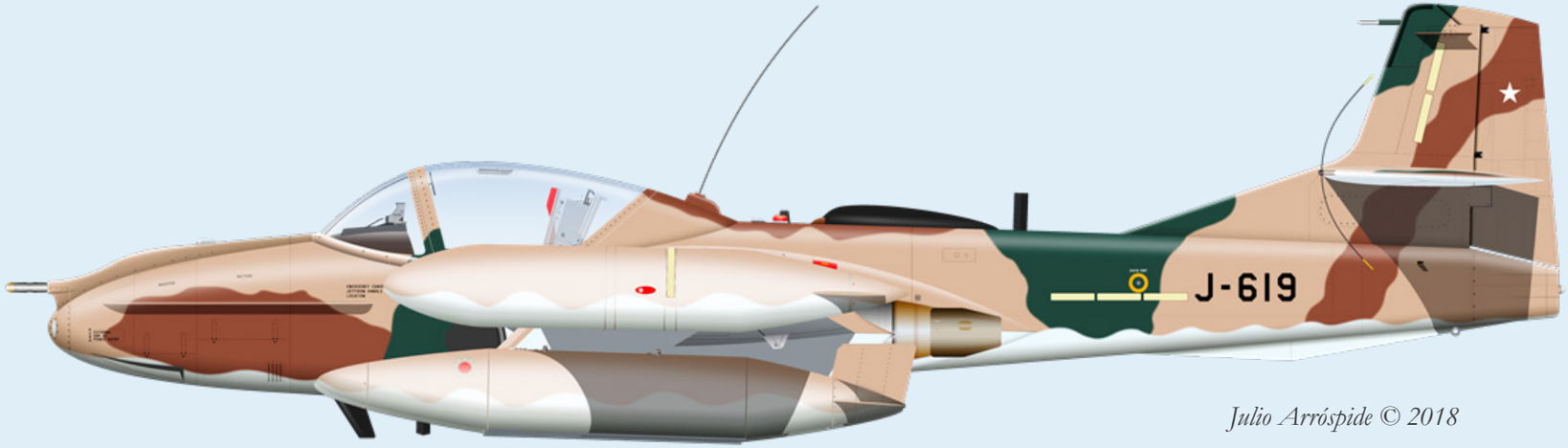
059 - Cessna A-37B, N° FACh J-626, S/N 75-0434, MSN 43558, del Grupo de Aviación N° 4, Base Aérea Los Cóndores, 1978.



Julio Arróspide © 2018

Este avión corresponde a la segunda partida de 18 aviones A-37B adquiridos en 1975 y dados de alta en el Grupo de Aviación N° 4 en 1977, utilizando el esquema de pintura original de fábrica. En 1977 es transferido al Grupo de Aviación N° 12, utilizando una variación del esquema original, con esténciles en español y la estrella solitaria de un tamaño muy pequeño. A mediados del año 1982, mientras se encontraba en comisión en Iquique, durante el aterrizaje, después de haber realizado una misión de entrenamiento, reventó sus neumáticos destruyendo su superficie inferior. Su piloto, el Teniente Enrique Morano Elgueta, resultó ileso, en tanto que el avión, debido a la extensión de sus daños, fue dado de baja.

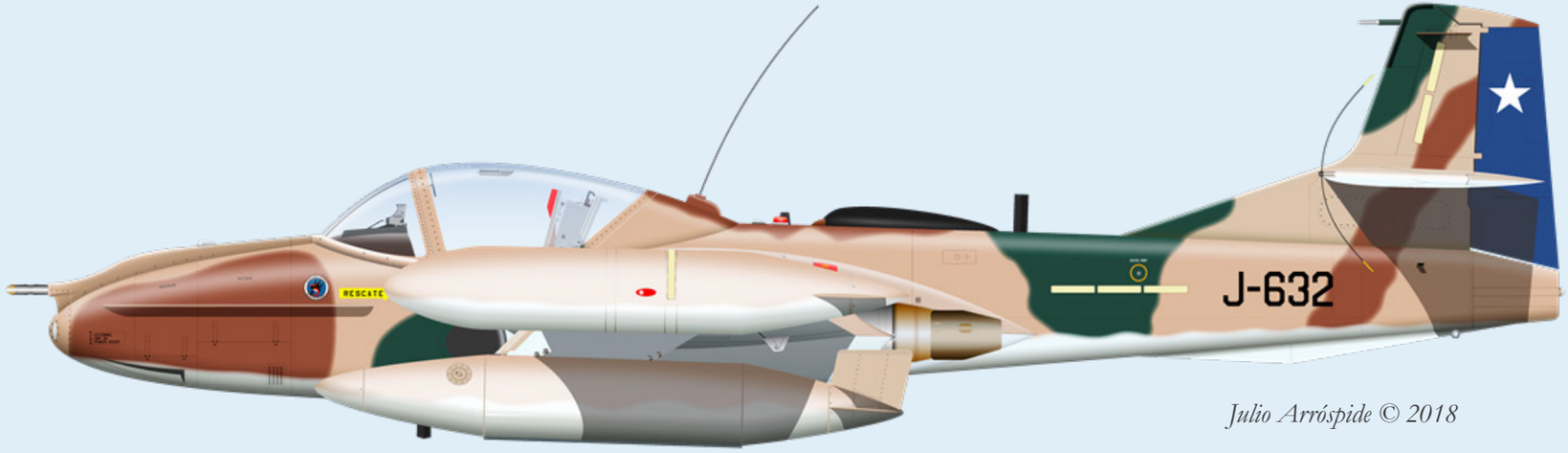
060 - Cessna A-37B, N° FACh J-619, S/N 75-0427, MSN 43551, del Grupo N° 4, Base Aérea Los Cóndores, 1979.



Julio Arróspide © 2018

Este avión corresponde a la segunda partida de 18 A-37B adquiridos en 1975 y entregados al Grupo de Aviación N° 4 en 1977, utilizando un esquema distinto al original con numerales reducidos en tamaño. También incorpora bandas luminiscentes para formación nocturna. A mediado de los años 1980 es trasladado al Grupo de Aviación N° 12, en donde es homologado con el esquema de pintura Austral. El 04 de agosto de 1996 realiza el primer reabastecimiento de combustible en el aire en la Fuerza Aérea de Chile, al mando del Comandante de Escuadrilla Ricardo Grupe Mora. Su vida operacional terminó junto al resto de la flota en el año 2009. Posteriormente fue almacenado y luego donado al Museo Aeronáutico para su restauración. Actualmente se encuentra como monumento en el Edificio Corporativo de la Fuerza Aérea.

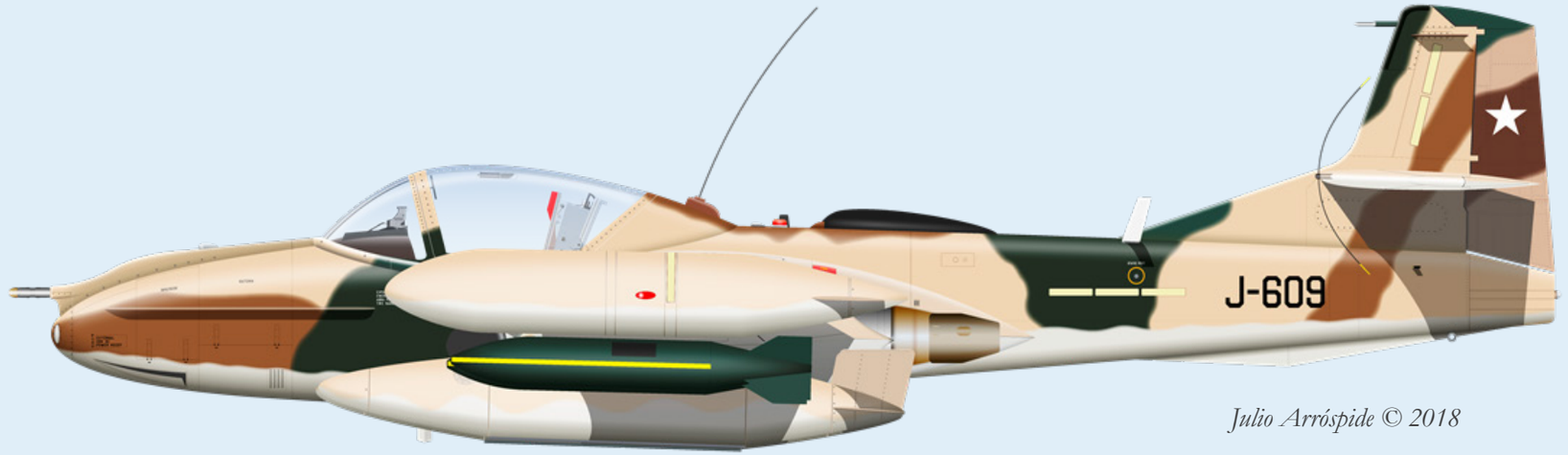
061 - Cessna A-37B, N° FACh J-632, S/N 75-0440, MSN 43564, Grupo de Aviación N° 3, Base Aérea Los Cóndores, 1980.



Julio Arróspide © 2018

Este avión corresponde a la segunda partida de 18 A-37B adquiridos en 1975 y entregados al Grupo de Aviación N° 4 en 1977. Con la desactivación del Grupo N° 4 en 1979, pasa al Grupo N° 1 y por un breve período es asignado al Grupo N° 3, utilizando una esquema distinto al original con numerales reducidos en tamaño y uno de los pocos aviones con la deriva pintada de color azul. A mediado de los años 1980 es trasladado al Grupo de Aviación N° 12, en donde es homologado con el esquema de pintura Austral. Su vida operacional terminó junto al resto de la flota en el año 2009. Una vez fuera de servicio, es almacenado y en el año 2011 es vendido a la Fuerza Aérea de Colombia como fuente de repuestos de su flota de A-37B.

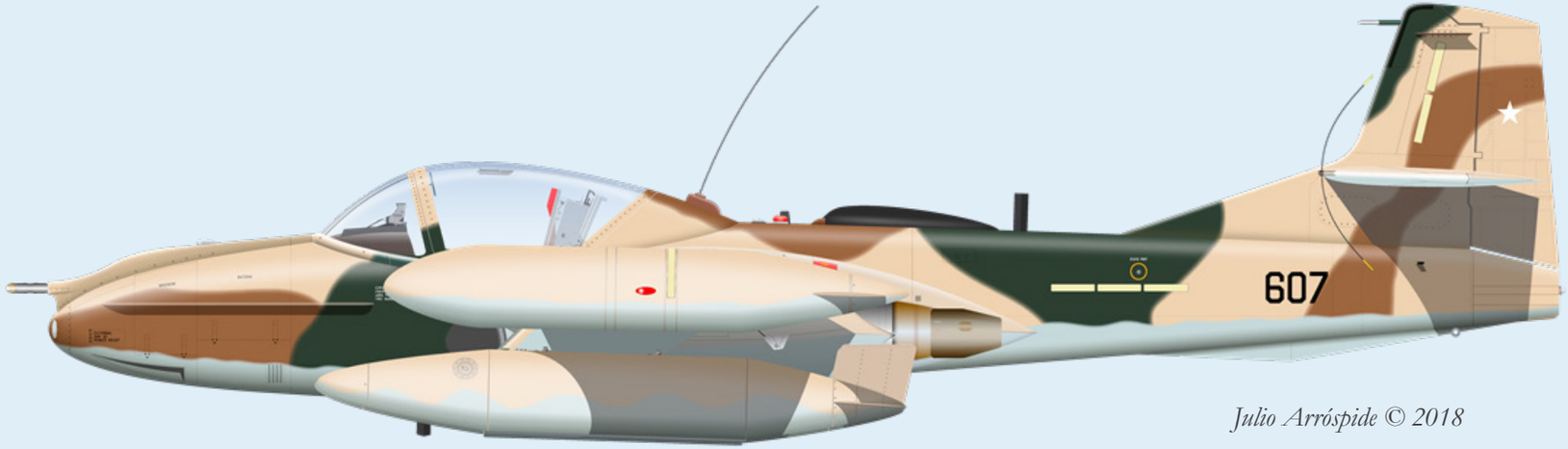
062 - Cessna A-37B, N° FACh J-609, S/N 74-1007, MSN 43486, del Grupo de Aviación N° 1, Base Aérea El Bosque, FIDA 1982.



Julio Arróspide © 2018

Este avión corresponde a la primera partida de 16 A-37B adquiridos en 1975 y entregados al Grupo de Aviación N° 1, utilizando el esquema de pintura de fábrica, diferente en tonalidades al de los aviones del Grupo de Aviación N° 4. En 1981 es re-matriculado como 609 y usa una variación del esquema de pintura inicial, con numerales reducidos y esténciles en Español. En Junio de 1982 es trasladado al Grupo de Aviación N° 12, se le aplica el esquema Austral y termina sus días de operación en el año 2009. Es dado de baja y se procedió a su conservación. A fines de 1990, algunos componentes de su estructura habrían sido instalados en el avión A-37B FAU280 de la Fuerza Aérea de Uruguay y el resto de sus componentes como fuente de repuestos para la flota de A-37B de ese país.

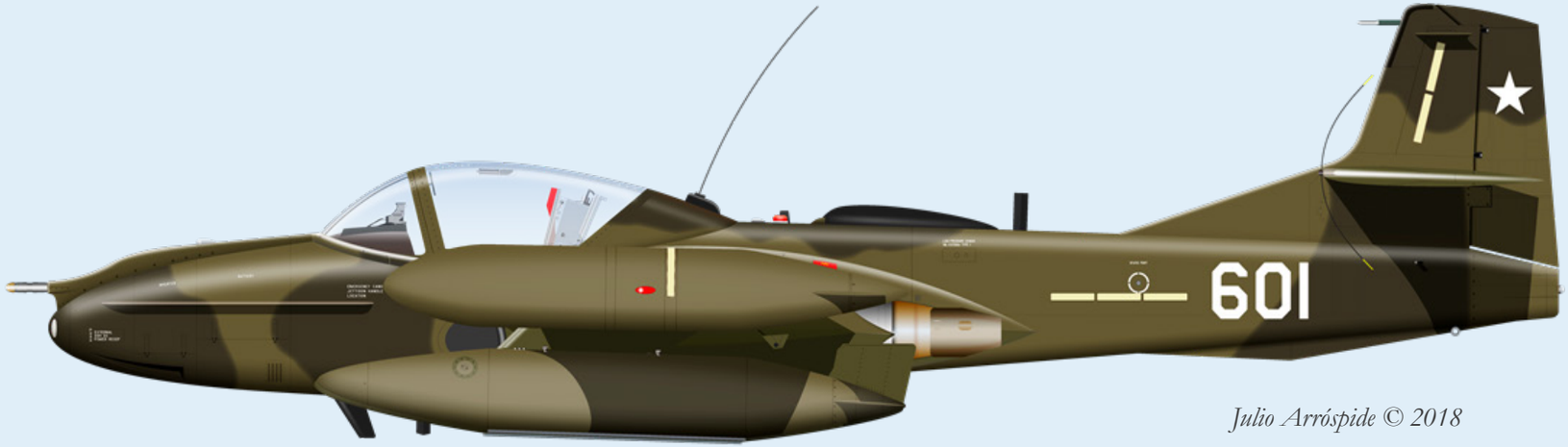
063 - Cessna A-37B, N° FACh 607, S/N 74-1005, MSN 43476, del Grupo de Aviación N° 12, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 1978.



Julio Arróspide © 2018

Este avión corresponde a la primera partida de 16 A-37B adquiridos en 1975 y entregados al Grupo de Aviación N° 1, utilizando el esquema de pintura de fábrica, diferente en tonalidades al de los aviones del Grupo de Aviación N° 4. En 1981 es re-matriculado como 607 y usa una variación del esquema de pintura inicial, con numerales reducidos y esténciles en Español. En Junio de 1982 es trasladado al Grupo de Aviación N° 12, se le aplica el esquema Austral en 1984 y termina sus días de operación en el año 2009. Posterior a su retiro del servicio, es adquirido por el Centro de Regeneración y Mantención de Aviones (AMARG) de la USAF, en donde se encuentra almacenado.

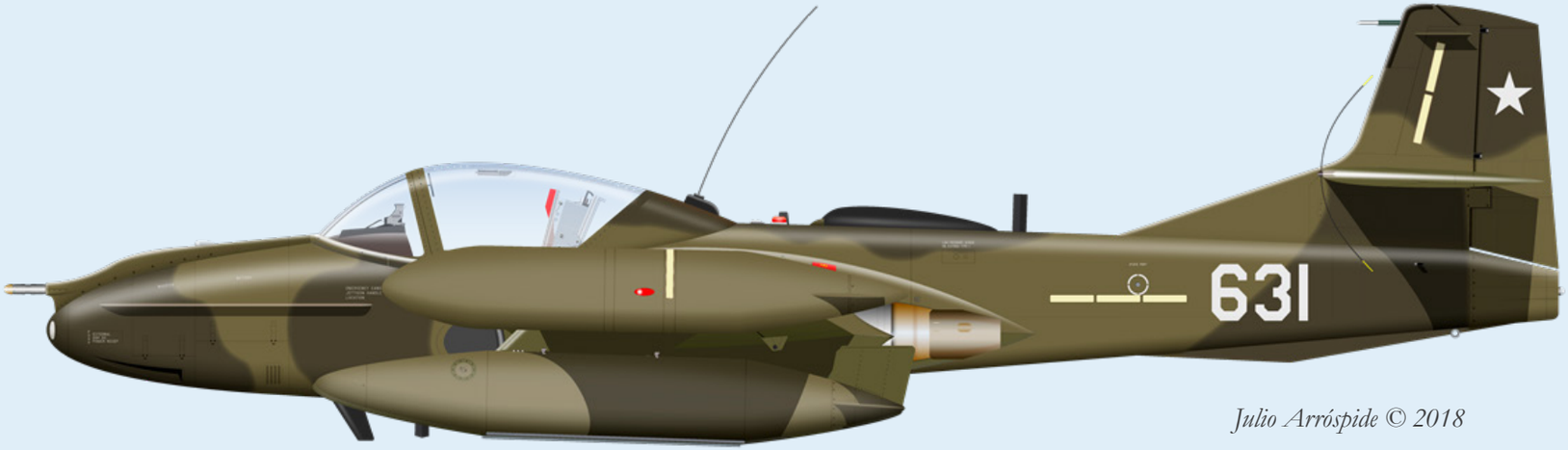
064 - Cessna A-37B, N° FACh 601, S/N 74-0999, MSN 43448, del Grupo de Aviación N° 12, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 1984.



Julio Arróspide © 2018

Este avión corresponde a la primera partida de 16 A-37B adquiridos en 1975 y entregados al Grupo de Aviación N° 1, utilizando el esquema de pintura de fábrica, diferente en tonalidades al de los aviones del Grupo de Aviación N° 4. En enero de 1978 es transferido al Grupo N° 12 y en mayo de ese año es devuelto al Grupo N° 1. En 1981 es re-matriculado como 601 y usa una variación del esquema de pintura inicial, con numerales reducidos y esténciles en Español. En Junio de 1982 es trasladado definitivamente al Grupo de Aviación N° 12 y se le aplica el esquema Austral en 1984, terminando sus días de operación en el año 2009. Una vez que fue retirado del servicio, fue almacenado y posteriormente fue restaurado por la IVa Brigada Aérea y actualmente se encuentra como monumento en la Base Aérea de Chabunco, Punta Arenas.

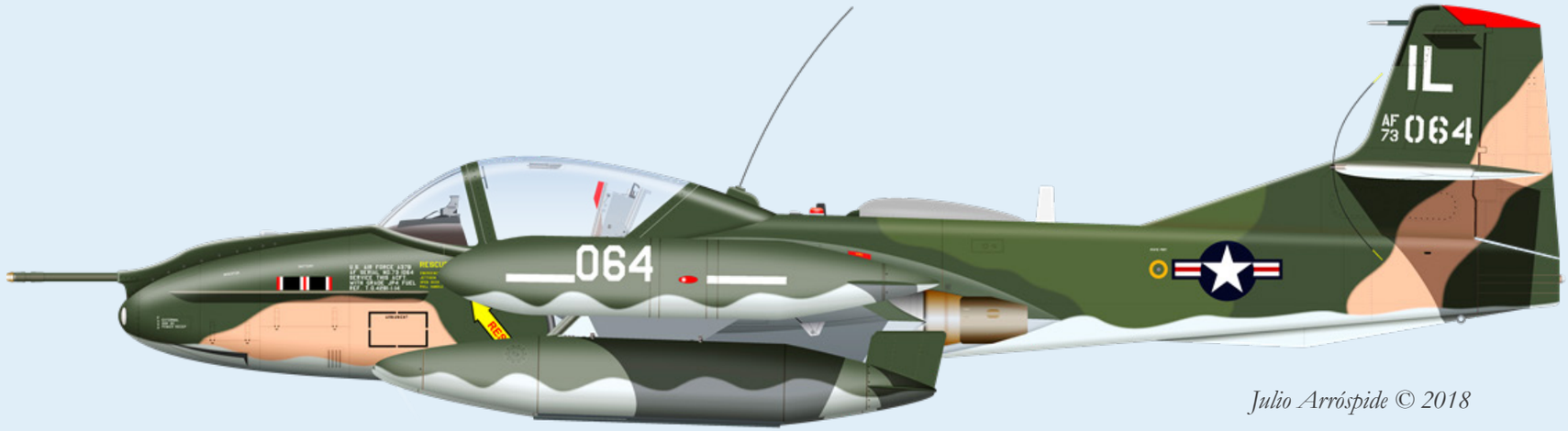
065 - Cessna A-37B, N° FACh 631, S/N 75-0439, del Grupo de Aviación N° 12, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 1986.



Julio Arróspide © 2018

Este avión corresponde a la segunda partida de 18 aviones A-37B adquiridos en 1975 y dados de alta en el Grupo de Aviación N° 4 en 1977, utilizando el esquema de pintura original de fábrica. Durante ese año es transferido al Grupo de Aviación N° 12, utilizando una variación del esquema de pintura original con numerales reducidos en tamaño y la estrella solitaria en un tamaño muy pequeño. En 1981 es re-matriculado como 631 y en 1984 recibe el nuevo esquema Austral. El día 10 de julio de 1986, tripulado por el Teniente Klaus Von Storch K. y el Subteniente Arturo Betenghauser F., mientras realizaban un entrenamiento de formación, colisionan con el avión 624, precipitándose a las heladas aguas del mar Austral. Sólo el Teniente Von Storch pudo ser rescatado, pereciendo los otros 3 pilotos.

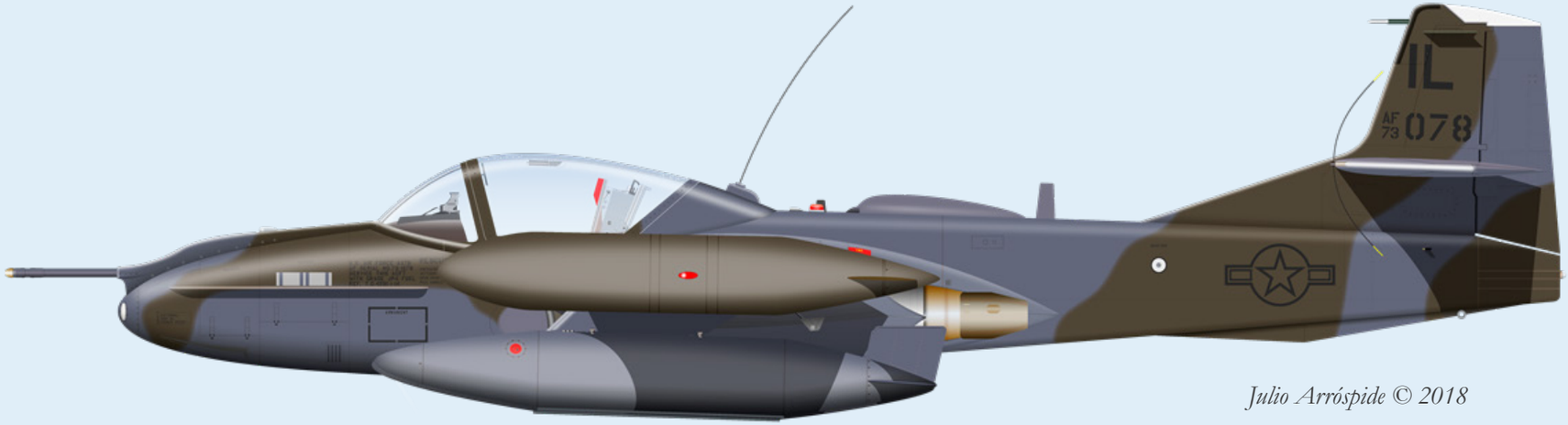
066 - Cessna OA-37B, 73-1064, MSN 43430, del 169th Tactical Air Support Squadron de la Guardia Nacional de Illinois, 1984



Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido en 1974 como modelo A-37B y fue entregado a la USAF. En 1980 fue convertido al estándar OA-37B. Desde 1984 hasta septiembre de 1988 es transferido al 169° Escuadrón Táctico de Caza, encuadrado en el 182° Grupo Táctico de Soporte Aéreo de la Guardia Nacional de Illinois, Peoria. Posteriormente es preservado en AMARC y vendido a la FACh en junio de 1992 como 637. Fue trasladado en vuelo, arribando el 17 de junio de 1992 y siendo asignado al Grupo de Aviación N° 3. En 1997 es transferido al Grupo N° 12, terminando sus días de operación en 2009. En 2014 es vendido a la Fuerza Aérea de El Salvador con el numeral 439.

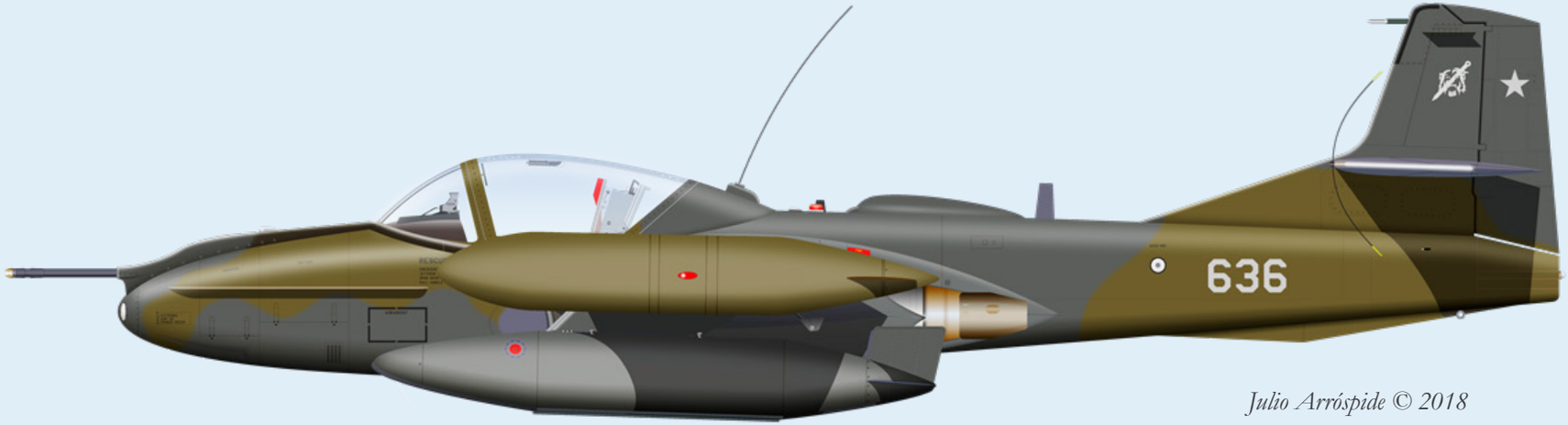
067 - Cessna OA-37B, 73-1078, del 169th Tactical Air Support Squadron de la Guardia Nacional de Illinois, 1987.



Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido en 1974 como modelo A-37B y fue entregado a la USAF. En 1980 fue convertido al estándar OA-37B. Desde 1984 hasta septiembre de 1988 es transferido al 169° Escuadrón Táctico de Caza, encuadrado en el 182° Grupo Táctico de Soporte Aéreo de la Guardia Nacional de Illinois, Peoria. Posteriormente es preservado en AMARC y vendido a la FACh en junio de 1992 como 638. Fue trasladado en vuelo, arribando el 17 de junio de 1992 y siendo asignado al Grupo de Aviación N° 3. En 1997 es transferido al Grupo N° 12, terminando sus días de operación en 2009. En 2014 es vendido a la Fuerza Aérea de El Salvador con el numeral 440.

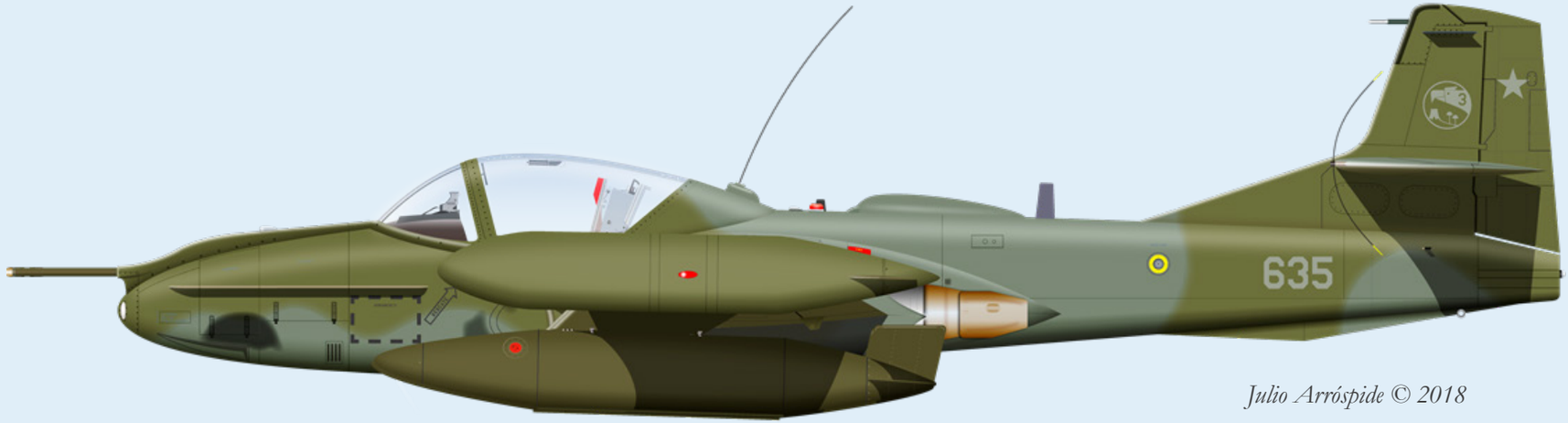
068 - Cessna OA-37B, N° FACh 636, del Grupo de Aviación N° 3, Base Aérea Maquehue, Temuco, 1992.



Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido en 1974 como modelo A-37B y fue entregado a la USAF. En 1980 fue convertido al estándar OA-37B. Desde 1984 hasta septiembre de 1988 es transferido al 169° Escuadrón Táctico de Caza, encuadrado en el 182° Grupo Táctico de Soporte Aéreo de la Guardia Nacional de Illinois, Peoria. Posteriormente es preservado en AMARC y vendido a la FACh en junio de 1992 como 636. Fue trasladado en vuelo, arribando el 17 de junio de 1992 y siendo asignado al Grupo de Aviación N° 3. En 1997 es transferido al Grupo N° 12, terminando sus días de operación en 2009. Posterior a su retiro del servicio, es adquirido por el Centro de Regeneración y Mantención de Aviones (AMARG) de la USAF, en donde se encuentra almacenado.

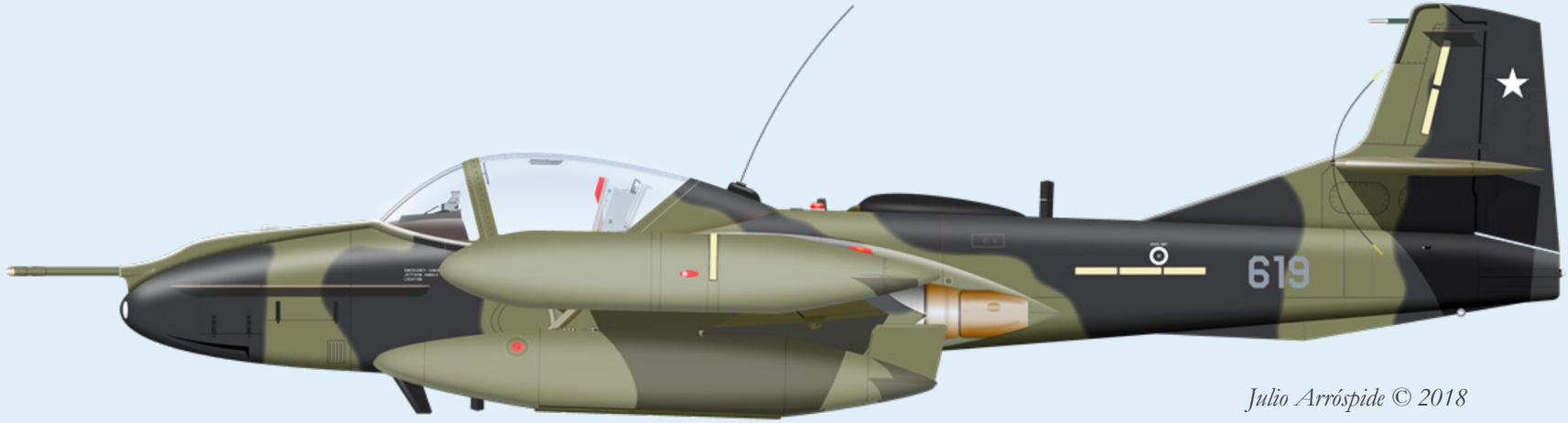
069 - Cessna OA-37B, N° FACh 635, del Grupo de Aviación N° 3, Base Aérea Maquehue, Temuco, 1996.



Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido en 1974 como modelo A-37B y fue entregado a la USAF. En 1980 fue convertido al estándar OA-37B. Desde 1984 hasta septiembre de 1988 es transferido al 169° Escuadrón Táctico de Caza, encuadrado en el 182° Grupo Táctico de Soporte Aéreo de la Guardia Nacional de Illinois, Peoria. Posteriormente es preservado en AMARC y vendido a la FACh en junio de 1992 como 635. Fue trasladado en vuelo, arribando el 17 de junio de 1992 y siendo asignado al Grupo de Aviación N° 3. En 1997 es transferido al Grupo N° 12, terminando sus días de operación en 2009. Posterior a su retiro del servicio, es adquirido por el Centro de Regeneración y Mantención de Aviones (AMARG) de la USAF, en donde se encuentra almacenado.v

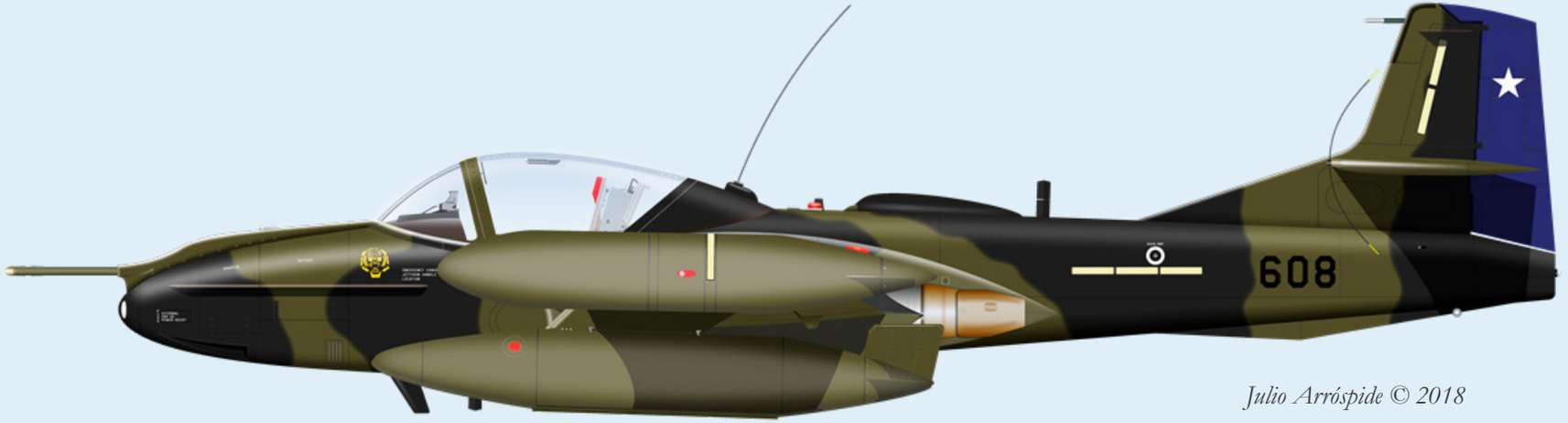
070 - Cessna A-37B, N° FACh 619, S/N 75-0427, MSN 43551, del Grupo N° 12, Base Aérea Chabunco, 1996.



Julio Arróspide © 2018

Este avión corresponde a la segunda partida de 18 A-37B adquiridos en 1975 y entregados al Grupo de Aviación N° 4 en 1977, utilizando un esquema distinto al original con numerales reducidos en tamaño. También incorporaba bandas luminiscentes para formación nocturna. A mediado de los años 1980 es trasladado al Grupo de Aviación N° 12, en donde es homologado con el esquema de pintura Austral. Fue el primer avión de la Fuerza Aérea en realizar un Reabastecimiento de Combustible en el aire el 04 de agosto de 1996, a los mandos del Comandante de Escuadrilla Ricardo Grupe Mora. Su vida operacional terminó junto al resto de la flota en el año 2009. Posteriormente fue almacenado y luego donado al Museo Aeronáutico para su restauración. Actualmente se encuentra como monumento en el Edificio Corporativo de la Fuerza Aérea.

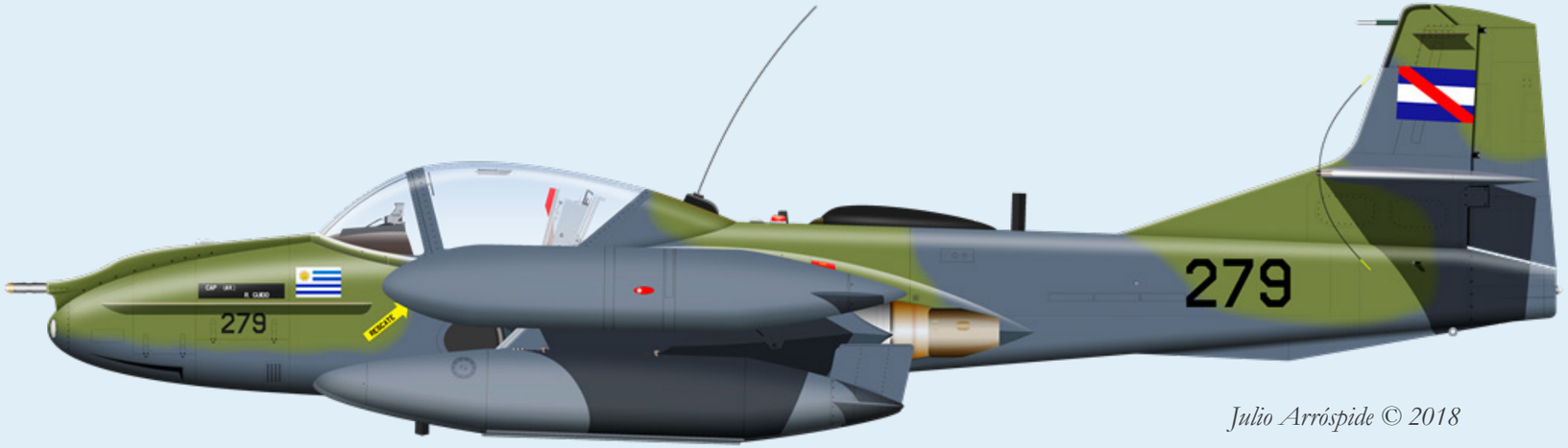
071 - Cessna A-37B, N° FACh 608 del Grupo N° 12, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 2006.



Julio Arróspide © 2018

Este avión corresponde a la primera partida de 16 A-37B adquiridos en 1975 y que fueron entregados al Grupo de Aviación N° 1, utilizando el esquema de pintura de fábrica, diferente en tonalidades al de los aviones del Grupo de Aviación N° 4. En enero de 1978 es transferido al Grupo de Aviación N° 12 hasta mayo de ese año, siendo devuelto al Grupo de Aviación N° 1. En 1981 es re-matriculado como 608 y usa una variación del esquema de pintura inicial, con numerales reducidos y esténciles en Español. En Junio de 1982 es trasladado definitivamente al Grupo de Aviación N° 12 y en 1984 recibe el esquema de camuflaje Austral, operando hasta el día de su baja en el año 2009. Posteriormente es vendido en 2014 a la Fuerza Aérea de El Salvador.

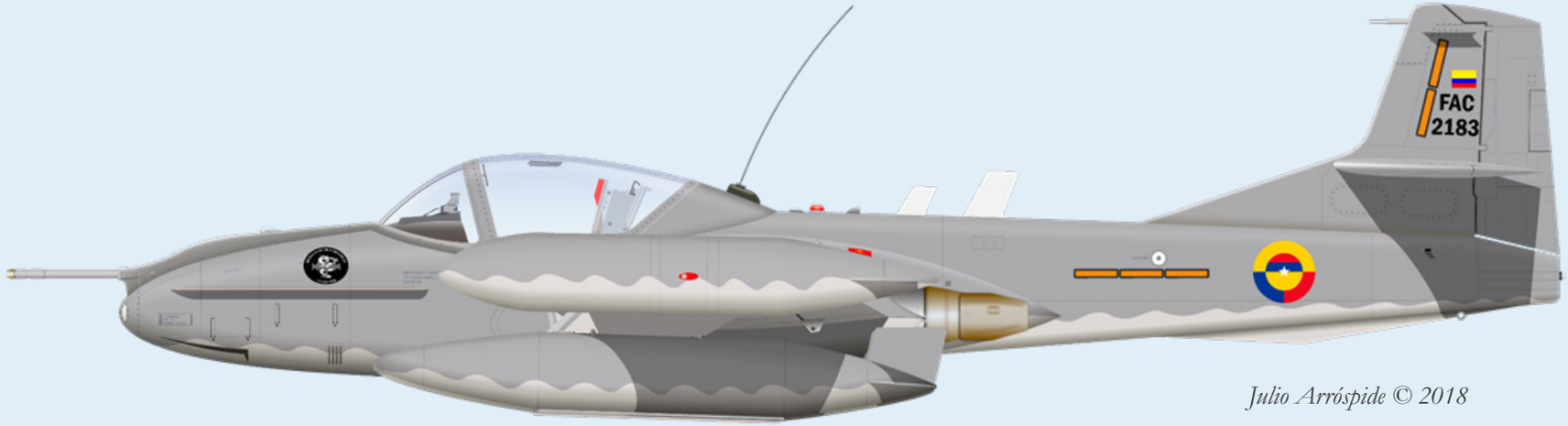
072 - Cessna A-37B, FAU 279, 75-0428, de la Fuerza Aérea de Uruguay, FIDAE 2002.



Julio Arróspide © 2018

Este avión corresponde a la segunda partida de 18 A-37B adquiridos por la FACh en 1975 y entregados al Grupo de Aviación N° 4 en 1977. Una vez desactivado el Grupo de Aviación N° 4 en 1979, pasa al Grupo de Aviación N° 1 y en junio de 1982 es destinado al Grupo de Aviación N° 12, en donde es homologado con el esquema de pintura Austral a partir de 1984. A principio de la década del 2000 es retirado del servicio y su fuselaje fue utilizado para la recuperación del A-37B de la Fuerza Aérea Uruguaya N° 279 por ENAER. Igual situación habría experimentado el FAU 280, el cual tendría el fuselaje del ex FACh 609. El FAU 279 opera en el Escuadrón Aéreo de Caza N° 2. En el año 2014 participó en el Ejercicio Salitre.

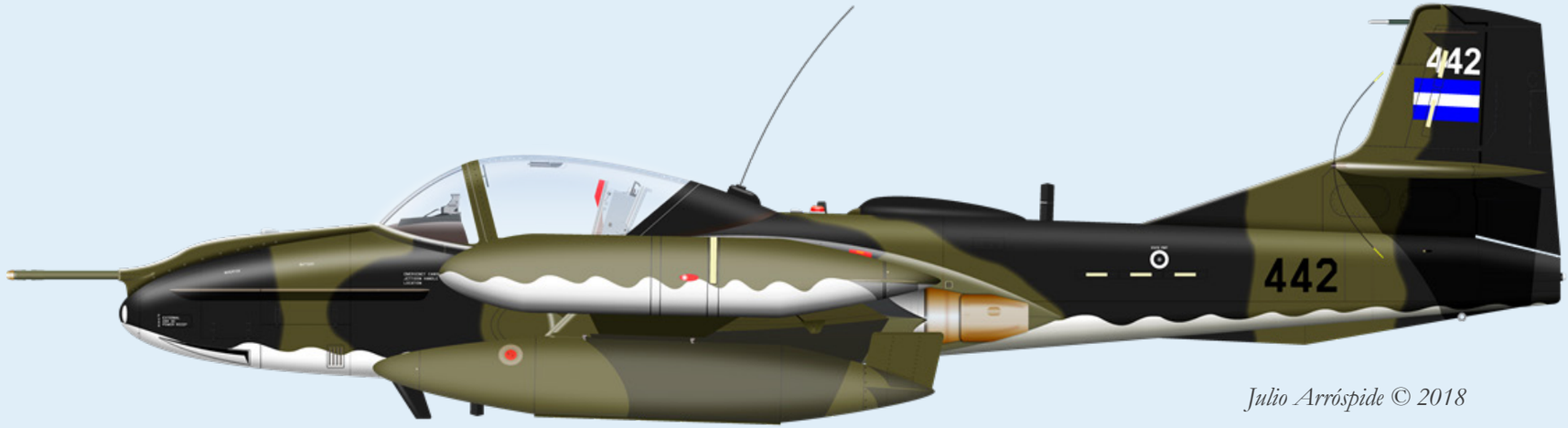
073 - Cessna A-37B, FAC 2183, c/n 43459, del Escuadrón de Combate 311 de la Fuerza Aérea de Colombia, Base Aérea José María Córdova, 2013.



Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido en 1974 y fue entregado a la FACh dentro la primera partida de 16 aviones de un total de 34 adquiridos ese año y que fueron trasladados en vuelo por tripulaciones chilenas en 1975. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 1 con el N° FACh J-604. En 1978 es transferido al Grupo de Aviación N° 12 hasta mayo de ese año, fecha en que es devuelto al Grupo N° 1. En 1981 es re-matriculado como 604. En junio de 1982 es destinado definitivamente al Grupo de aviación N° 12, Base Aérea de Chabunco, en donde operó hasta su desactivación en 2009. Posterior a su retiro del servicio, en el año 2011 es vendido a la Fuerza Aérea de Colombia, integrando el Escuadrón de Combate 311, perteneciente al Comando Aéreo de Combate N° 3, en el municipio de Malambo.

074 - Cessna A-37B, N° 442, 74-1003, de la Fuerza Aérea del Salvador, 2016.



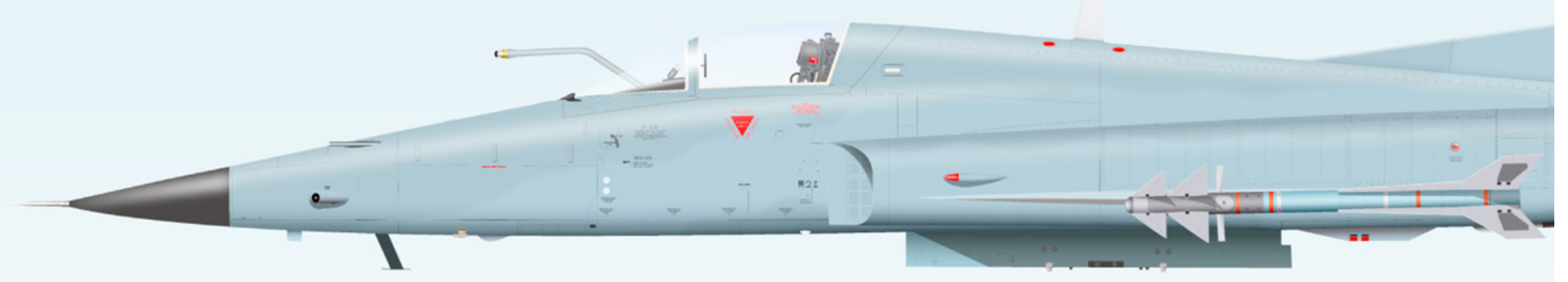
Julio Arróspide © 2018

Este avión corresponde a la primera partida de 16 A-37B adquiridos en 1975 y entregados al Grupo de Aviación N° 1, utilizando el esquema de pintura de fábrica, diferente en tonalidades al de los aviones del Grupo de Aviación N° 4. En 1981 es re-matriculado como 605 y usa una variación del esquema de pintura inicial, con numerales reducidos y esténciles en Español. En Junio de 1982 es trasladado al Grupo de Aviación N° 12, en donde usa el esquema austral a partir de 1994, operando hasta el día de su baja en el año 2009. Posterior a su retiro es almacenado y en el año 2014 es vendido a la Fuerza Aérea de El Salvador con el numeral 442, junto a otros 9 aviones.

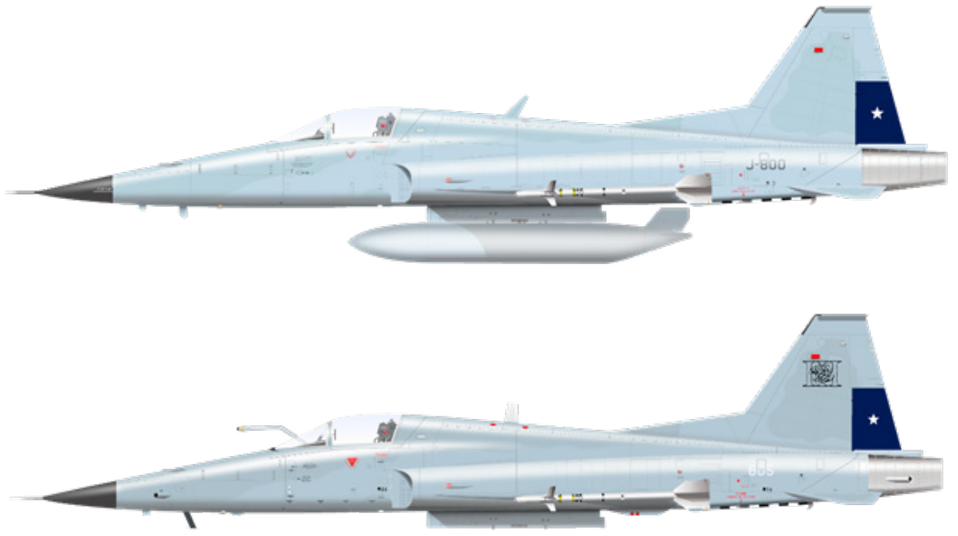
Northrop F-5E/F Tigre II / Tigre III

Tigres de la Pampa

Servicio en la Fuerza Aérea de Chile desde 1976 a la Fecha



Tigres de la Pampa



Avión F-5F Tigre II volando durante un traslado desde Punta Arenas a mediados de los años 80, después de un período de Alerta en la Base Aérea de Chabunco. **Vía Julio Arróspide R.**

Reivindicación Histórica del Perú

Desde mediados de la década de los 60 Perú comenzó un ambicioso y completo programa de modernización de sus FF.AA. Al inicio de los años 1960 la Fuerza Aérea del Perú ya contaba con un núcleo de combate moderno comparado con la realidad chilena, conformado por BAC Canberra B.8, Hunter Mk.52, F-86F y T-33. Estas aeronaves se vieron incrementadas con la compra adicional en 1966 de un segundo lote de BAC Canberra, esta vez de la versión B.Mk.1 y la compra en 1968 de un primer lote de aviones Mirage 5P, avión que posicionó a Perú como una de las Fuerza Aéreas más modernas del cono sur, acabando con cualquier tipo de balance estratégico con sus vecinos. Ese mismo año 1968, el día 03 de octubre, el General de Ejército Juan Velasco Alvarado lleva a cabo un golpe de estado en el vecino país, derrocando al presidente en ejercicio Fernando Belaúnde Terry. El nuevo gobernante acentúa las compras al establecer a comienzo de los 1970 acuerdos de cooperación en temas militares con la ex URSS, adquiriendo Perú en tan sólo un par de años importantes cantidades de Sukhoi Su-20 / Su-22 Fitter (en un número cercano a 50 unidades), Cessna A-37B y lotes adicionales de Mirage 5P bajo los programas de adquisición "Martello". En el aspecto terrestre, el Ejército peruano fue totalmente acorazado y mecanizado con la adquisición de más de 250 tanques T-54 / T-55 provenientes de los inventarios de la URSS y una infinidad de equipos de apoyos para dichos sistemas. Estas compras fueron observadas con atención en Chile, tanto que durante el Gobierno de la Unidad Popular fue motivo de preocupación del ex Presidente Salvador Allende quien propuso la adquisición de material MiG-21 para la Fuerza Aérea de Chile y de tanques T-55 para el Ejército a través de créditos blandos que ofrecía la ex URSS a países ideológicamente "amigos". Esta propuesta, desesperada, fue descartada de plano por los mandos militares chilenos, tanto por temas ideológicos como por factores logísticos y de operación de un material desconocido para nuestra estructura operativa. Pero el factor que despertó mayor preocupación, junto con el incremento del potencial militar peruano, fue el revanchismo y anti chilenismo de la cúpula militar peruana dirigida por Velasco Alvarado. Siempre se manifestó abierto a recuperar los territorios "secuestrados" por Chile y con tal finalidad preparó a su ejército y FF.AA. Tras la salida de Salvador Allende del poder y el término del gobierno de la Unidad Popular, las diferencias y tensión con el Perú se incrementaron, alcanzando su punto alto entre el año 1974 y 1975.

En este contexto, en que las relaciones con el vecino país no eran las mejores desde finales de la Guerra del Pacífico y habiendo Chile enfrentado un cambio de gobierno desde el golpe militar del 11 de septiembre de 1973, una de las primeras prioridades de la recién asumida Junta Militar fue salir de compras y encontrar equipos que permitieran hacer frente a la amenaza peruana.

Uno de los mayores deseos de la Fuerza Aérea de Chile desde mediados de los 60 era la integración del avión F-5A Freedom Fighter de la Northrop a su inventario, un pequeño caza-bombardero diseñado para países políticamente afines con los Estado Unidos de Norteamérica y que eran partícipes de la "Guerra Fría" que ambos bloques políticos mantenían a nivel global. El golpe de estado que terminó con el gobierno de Salvador Allende y la Unidad Popular fue muy bien visto por la administración del republicano Richard Nixon en los Estados Unidos, el cual veía con preocupación la posibilidad de que Chile se transformara en una segunda Cuba a comienzos de los 70. La afinidad ideológica del gobierno norteamericano con la recientemente asumida Junta Militar y de Gobierno chilena allanó el terreno para que nuestro país pudiera concretar una serie de compras de material aéreo, autorizando la administración republicana la adquisición de aviones Cessna A-37 y F-5E/F Tiger II, reciente evolución del F-5 Freedom Fighter que la Northrop comenzaba a comercializar.

El 25 de septiembre de 1974, en la sesión N. 522 del Consejo Superior de la Defensa Nacional se faculta al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile para invertir por intermedio de la Misión Aérea en Washington DC, la cantidad de U$ 44.311.859,00 para la adquisición de material de guerra con apoyo terrestre, repuestos, accesorios, servicio técnico, instrucción y entrenamiento necesarios para 18 aviones Northrop F-5 Tiger II, quince unidades del modelo F-5E mono-plaza y tres unidades del modelo F-5F Tiger II. Dicha suma comprendía U$5 millones de dólares destinados para imprevistos varios a disposición de la misión aérea en Washington. El proyecto de adquisición, que pasó a denominarse "Peace Lama", contempló la formación en los Estados Unidos de pilotos instructores, pilotos para los vuelos ferry y personal técnico para cada uno de los sub-sistemas de la aeronave. El Oficial de Proyecto fue el Comandante de Grupo Sergio Contardo Flores, haciendo entrega al nuevo Comandante del Grupo de Aviación N° 7, Coronel de Aviación Raúl Vargas del Campo, quién conformó equipo con los Capitanes de Bandada Aníbal Pinto Benussi y Ernesto "Pekín" González Yarrá. Todo el personal comenzó su formación en el material Tiger II en la Base Aérea Williams, Phoenix, Arizona, donde el personal chileno comenzó adentrarse en los diversos sistemas de la aeronave, procedimientos de operación, seguridad y emergencia, para pasar a una etapa de vuelo en aviones F-5B y F-5A. Posterior a esta formación las tripulaciones chilenas se trasladaron a la Base Aérea Edwards donde se efectuaron los vuelos de aceptación de los primeros cuatro aviones.

Ya iniciando el mes de julio comenzó el traslado hacia el país de los primeros cuatro aviones recepcionados, momento en que el Congreso norteamericano comenzaba a discutir la Enmienda Kennedy que entró en vigencia el 01 de octubre de 1976. El vuelo hacia Chile consideró escalas en distintas instalaciones de la USAF en territorio norteamericano, realizando los trayectos más largos sobre el mar Caribe desde Florida, hasta Puerto Rico y posteriormente a Venezuela, para proseguir hacia Panamá, Ecuador, Perú y la ciudad de Antofagasta. El vuelo sobre el mar Caribe se debió a que muchos países centroamericanos, incluido México, negaron el uso de su espacio aéreo al material chileno, netamente por cuestiones políticas y afinidad de muchos de esos gobiernos con el derrocado gobierno de la Unidad Popular. Independiente de estos problemas y restricciones los primeros cuatro aviones arribaron a Chile el 16 de julio de 1976 (J-800, J-801, J-802 y J-803), aunque sólo 3 aviones llegaron a la recepción oficial en la Base Aérea de Pudahuel, debido a problemas técnicos que presentó el J-802 en uno de sus motores, manteniéndose en Cerro Moreno junto a su piloto, el Teniente Pedro Arancibia N. La agrupación estuvo liderada por el Comandante del Grupo de Aviación N° 7, Coronel de Aviación Raúl Vargas del Campo S., quien fue el primero en aterrizar en Pudahuel en el avión J-800, seguidos por el J-801 del Teniente Ernesto González Y. y el J-803 del Teniente Moisés Muñoz, dando inicio a la era Supersónica de la Fuerza Aérea de Chile.

Durante el resto del año 1976 y principios de 1977 fue traslado el total de los 18 aviones a Chile, siendo los aviones duales los último en arribar.

Han pasado más de 40 años de operación de este avión y más de 60.000 horas de vuelo, formando y entrenando a varias generaciones de pilotos de combate, tanto en el Grupo de Aviación N° 7, como actualmente en el austral Grupo de Aviación N° 12. El avión actual no es el mismo al recibido en 1976, durante su carrera operativa ha sido actualizado en diversas ocasiones, pasando de un básico y pequeño caza-bombardero a un interceptor con capacidades todo tiempo y con equipos que lo ponen a la par de los aviones más modernos del cono sur, poseyendo capacidades que lo ponen a la vanguardia de los aviones de 3ª generación.

El J-804 realizando un vuelo de aceptación en Northrop antes de ser entregado a la Fuerza Aérea de Chile. **Fuente: Northrop.**

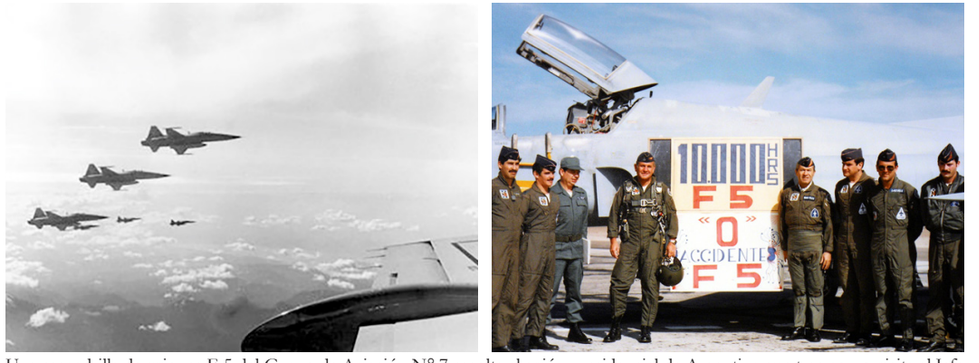
Los F-5E Tigre II 804 (Capitán Sergio Molina C.) y el 805 (Renato Valenzuela T.) del Grupo de Aviación N° 7, montando en la vertical en 1982, al fondo el Tupungato. **Autor: Sergio Contardo F.** Al lado, un elemento de F-5E Tigre III del Grupo de Aviación N° 12, volando sobre cielos Australes. **Autor: Cees-Jan van der Ende.**

Servicio en el Grupo de Aviación N° 7

El Grupo de Aviación N° 7 nuevamente es la unidad destinada para albergar al nuevo material de combate incorporado a la Fuerza Aérea de Chile. La mayoría de sus pilotos habían volado Hawker Hunter y provenían de la misma unidad o de los Grupos de Aviación N° 8 y N° 9. En el caso de los especialistas, también provenían de unidades de combate o del Ala de Mantenimiento y fueron entrenados en la Northrop, siendo destinados al Ala Base N° 1. En este sentido hubo problemas con las destinaciones del personal formado para mantener y apoyar las aeronaves, existiendo un número importante de especialistas que fueron destinados a otras reparticiones dentro de la Fuerza Aérea. Se sumaron los problemas generados por la entrada en vigencia el 01 de octubre de 1976 de la Enmienda Kennedy que afectó la operación inicial de las aeronaves y que hizo crisis el año 1978 en pleno período de tensión fronteriza con Argentina. Durante ese año la disponibilidad de repuestos, equipos, información técnica, y misiles para el material Tiger II fue de las más bajas registradas durante la operación del material en Chile. El mes de agosto de 1978 la disponibilidad de aviones alcanzó tan sólo tres unidades, existiendo en caso de emergencia la posibilidad de colocar aviones adicionales con restricciones de vuelo para ser empleados. Muchos de los inconvenientes enfrentados desde 1976 hasta el año 1978 estaban relacionados con temas estructurales. A pesar de existir dos especialistas habilitados y formados por la Northrop en Estados Unidos como mecánicos de estructuras de aviones F-5, no se contaba con los servicios de este personal en el Ala Base Nº 1 por encontrarse erróneamente destinados a las instalaciones de la Base Aérea el Bosque en Santiago (Sargentos 2º Luis Romero Bueno y César Moreno Peña), no pudiéndose realizar la reparación de las partes tipo panel de abeja a pesar de existir un taller completo adquirido para este fin. Fue un año complejo para quienes sirvieron en ese período, por los malabares logísticos y técnicos que debió realizar el mando de la Fuerza Aérea para tener un promedio de aviones aceptable y hacer frente a la amenaza de una guerra. Los partes III de cada avión comenzaron a llenarse de observaciones y de autorizaciones excepcionales de los ingenieros para que pudieran seguir operando, siempre con restricciones. Pese a esto las tripulaciones y mecánicos estuvieron siempre alerta, día y noche, a veces con los pilotos sentados en las cabinas y los carros eléctricos y de partida funcionando, esperando la orden de despegue. Hubo varias oportunidades en que los aviones despegaron a enfrentar aeronaves incursoras, existiendo una interesante anécdota que compartimos a continuación, ya que para sus protagonistas había comenzado la guerra con Argentina:

"El día 18 de diciembre aviones de la Fuerza Aérea Argentina violan espacio aéreo nacional por el valle central de Santiago, situación que se había transformado en algo casi normal desde comienzos del mes de diciembre de ese año 78. Sin embargo en esa oportunidad la incursión fue mucho más profunda, lo que a todas luces parecía un ataque. Con esta amenaza que parecía real y definitiva despegó un elemento de aviones F-5E que se encontraban en alerta en el Aeropuerto Pudahuel. Sus mecánicos prestos despacharon los aviones viendo como despegaban armados con sendos misiles Sidewinder AIM-9J. Pasaron los minutos y de pronto divisan un F-5E en aproximación final, los mecánicos de improviso notan que el avión no trae los misiles y todo el mundo alrededor no lo puede creer, para muchos había comenzado la guerra. Se habían disparado los misiles. Mientras el avión realizaba el carreteo hacia la losa de estacionamiento, los armeros se preparaban para el carguío táctico que se debían realizar en menos de 5 minutos para dejar listo el avión para un nuevo despegue. Ya con el avión más cerca se dan cuenta que su número no correspondía al de los aviones que habían despegado. Qué alivio para todos, al darse cuenta que el F-5E provenía de Antofagasta como medio de reemplazo, todos se reían de los nervios, y no era para menos."

La operación del F-5E/F en el Grupo de Aviación N° 7 pasó por momentos complejos producto del bloqueo logístico y técnico impuesto por Estados Unidos en los años 70 y 80, sin embargo su grado de alistamiento nunca decayó, incluso en días en que hubo en promedio de 5 a 8 aviones en vuelo. Resulta sorprendente que se siguiera formando a un promedio de 4 a 6 pilotos anualmente, incluyendo pilotos de intercambio con Brasil y Sudáfrica. Bajo el mando del General de Brigada Aérea Fernando Silva Corvalán a mediado de los años 80, se realizaron una serie de ejercicios institucionales en lo que se conoció como "Máximo Ritmo Operativo" donde los pilotos del Grupo de Aviación N° 7 llegaron a volar hasta 18 horas mensuales, muy alto respecto a las 11 horas mensuales que generalmente se programaban. Como "un milagro" fue calificado por el Comandante de Escuadrilla Ricardo Gutiérrez Recabarren el paso de 8 F-5 Tiger II para el desfile aéreo del 19 de septiembre de 1986. En esta década también, se produjeron las únicas 2 perdidas de material y la muerte de uno de sus pilotos, el Capitán de Bandada Carlos Cajas (QEPD).



Una escuadrilla de aviones F-5 del Grupo de Aviación N° 7 escolta al avión presidencial de Argentina que trae como visita al Jefe de la Junta Argentina, General Videla para juntarse con su homólogo, General Augusto Pinochet en 1978. Al lado, pilotos del Grupo de Aviación N° 7 posan para la celebración del cumplimiento de las primeras 10.000 horas de vuelo. El vuelo fue realizado por el Comandante en Jefe de la Ia Brigada Aérea, GBA Sergio Contardo Flores en el avión 813. **Vía Julio Arróspide R.**

Durante los ejercicios institucionales de los años 80 y 90 los aviones comienzan a emplear bandas de identificación de color rojo satinado simulando ser aviones adversarios, aplicadas en el empenaje y sobre las alas de a lo menos cuatro aeronaves.

El 808 usando bandas de identificación de avión Adversario. **Autor: Peter Steinemann.**

El Comandante en Jefe de la Ia Brigada Aérea, GBA Sergio Contardo F. saluda a la sección de presentación a su llegada a la Base Aérea de Cerro Moreno, una vez que ha descendido de su avión F-5E N° 804, circa 1982. **Vía Sergio Contardo F.**

Tripulación de Alerta del Grupo de Aviación N° 7 en Iquique, a principios los años 80. **Vía Julio Arróspide R.**

Pilotos del Grupo N° 7 en 1983: De pie de Izq. a Der. CDB Álvaro Vidal M., CDB Carlos Flores, TTE Ricardo Saúl A., CDB Ricardo Gutiérrez R., TTE. Iván Cabrera C., CDB José Astorga B., CDB Félix Martínez B., CDB Luis Ili S., CDB Oscar Saa H., TTE Juan Soto P., TTE Luis Sánchez. Sentados de Izq. a Der. Captain Francis Veermak (Fuerza Aérea Sudáfrica), CDB Renato Barría M., CDB Gabriel Allende C., CDE Luis Bolton M., CDG Raúl Tapia S., CDE Pedro Arancibia, CDB Sergio Molina C., CDB Iván Galán M., Captain John Orr (Fuerza Aérea Sudáfrica). **Autor: Alberto Fernández D.**

Celebración de las 20.000 horas de vuelo, realizada por el Comandante en Jefe de la Primera Brigada Aérea, General de Brigada Aérea Fernando Silva Corvalán, circa 1985. **Vía Julio Arróspide R.**

Avión 817 en el taller de pintura de ENAER, después de la inspección de 1.200 horas, febrero de 1985. Notar los colores de la pintura en tonos más oscuros que los originales. **Vía Raúl Zamora M. (Autor desconocido).**

Pilotos y mecánicos del Grupo N° 7 posando para el desfile de Parada Militar de 1987 con 8 aviones en vuelo, liderados por el Comandante de Grupo Pedro Merino Núñez. **Fuente: Grupo N° 7.**

A partir del año 1988, las relaciones con Estados Unidos comenzaron a mejorar debido a los cambios políticos que se estaban experimentando en nuestro país. Esto se tradujo en la realización de ejercicios conjuntos con la Armada Norteamericana, denominados "Blue Sky". Ese año fue la primera versión en que el Grupo de Aviación N°7 participó de este ejercicio. Entre los días 19 y 20 de septiembre el material F-5 y Hunter de los Grupos de Aviación N° 7 y N° 8, respectivamente, enfrentaron al componente aéreo del portaviones USS Independence conformado por el Ala N° 17. Para encuentros más equitativos, se definieron reglas de combate que restringieron el empleo de ayudas electrónicas, los lanzamientos frontales de misiles y más allá del campo visual (BVR). Los primeros encuentros con los F-14 del VF103 y F-18 del VF-131 entregaron un resultado favorable a los medios chilenos, siendo el resultado final una amplia ventaja para los aviones del Grupo de Aviación Nº 7, que se impusieron en los combates aire-aire por dos factores: dominio y conocimiento del espacio aéreo y el mayor tamaño de las aeronaves norteamericanas, que permitía identificarlos a mayores distancias. Posteriormente, se realizaron nuevas versiones del ejercicio y el resultado fue muy parecido, lo que explica que pese a las severas condiciones de desgaste de los F-5 en su versión Tigre II, con más de 10 años de uso y 30.000 horas de vuelo, aún eran una plataforma respetable en las manos apropiadas.

El 804 con el timón de dirección sin la pintura azul. **Vía Julio Arróspide R. (Autor desconocido).**

El 805 en exposición estática con bombas de racimo Cardoen CB-250-K. **Vía Raúl Zamora M. (Autor desconocido).**

Los aviones F-5E N° 810 y F-5F N° 817 del Grupo N° 7, escoltados por aviones F/A-18 y A-6 del portaviones USS Independence, durante los ejercicios "Blue Sky" en 1988. **Fuente: U.S. Navy.**

El 804 saliendo de una inspección mayor en ENAER, en enero de 1988.**Vía Raúl Zamora M. (Autor desconocido).**

Modernización del F-5

El año 1987 la Fuerza Aérea del Perú vuelve a dar otro salto tecnológico al integrar a sus medios el más moderno de los aviones en producción por Dassault Aviation: el Mirage 2000. Tras la venta en junio de 1982 de 10 aviones Mirage 5P a la Fuerza Aérea Argentina, Perú decide recuperar dicho material adquiriendo el más reciente producto del fabricante francés. Junto con esta adquisición, Perú moderniza sus Mirage 5P con nueva aviónica, que compartía elementos en común con el Mirage 2000 pero orientado a misiones de interdicción. Todo este proceso de compras y modernización culmina con la integración de un Boeing 707 para reabastecimiento aéreo, integrando posteriormente a ambos sistemas la capacidad de reabastecimiento aéreo. El vecino país nuevamente genera un desbalance de fuerzas y sin opciones para que nuestro país pudiese salir a comprar material que permitiera hacer frente a esta nueva realidad.

A finales de los 80 el mando de la Fuerza Aérea enfrenta escenarios difíciles para poder recuperar la flota de Tiger II. Se considera la opción de venta de los F-5 y estandarizar en aviones de ala delta como el Dassault Mirage o el IAI Kfir, lo que terminó siendo descartado. Así nace el Proyecto "Tiffany", nombre inicial que recibió a finales de los 80 el programa que buscaba modernizar los F-5. Por aquellos días la Industria Aeronáutica de Israel (I.A.I.) aprovecha sus nexos con la Fuerza Aérea a través de la modernización de los Mirage 50 para ofrecer un nuevo programa de modernización orientado al F-5 Tiger II, denominado por la Industria Aeronáutica de Israel (I.A.I) como "F-5 Plus". Durante el año 1990 se firman los contratos respectivos de modernización para un total de 16 aeronaves, trasladándose a Israel los aviones serie 805 (F-5E) y 817 (F-5F) a las instalaciones que la I.A.I mantiene en el aeropuerto de Ben Gurión. Estos dos aviones fueron empleados como prototipos del proyecto de modernización, a sabiendas que el resto de las aeronaves sería modernizado localmente por la Empresa Nacional de Aeronáutica, ENAER. Localmente conocido como Proyecto Tigre III, éste consideraba una completa modernización de la aviónica de la aeronave y la integración de nuevo armamento.

El núcleo de la modernización fue la integración del bus de datos MIL-STD 1553B, salto tecnológico que permitió a la aeronave pasar de sistemas análogos a otros completamente digitales y modulares. Este cambio base permitió integrar uno de los más modernos radares disponibles a comienzos de los 90, el cual fue diseñado para el cancelado avión I.A.I Lavi: el ELTA EL/M 2032B. Se realizó una completa remodelación de la cabina con la integración de un HUD de la El-Op y dos MFD monocromáticas. A nivel de guerra electrónica, se integraron versiones más evolucionadas del Caiquén y Eclipse desarrollados por la empresa Desarrollo de Tecnologías y Sistemas (DTS), quién integró a los productos anteriormente mencionados una completa suite de contra-medidas electrónicas desarrollada localmente denominada DM/A-401, componente destinado a la protección de la aeronave en el aspecto electrónico.

El 8 de julio de 1992 el F-5E serie 805 realizó su vuelo de pruebas, siendo exhibido en junio de 1993 en el Salón Aéreo de París, Le Bourget, con matrícula ficticia 809, luciendo un vistoso patrón de pintura. Este primer avión modernizado retornó a Chile en el mes de julio de 1993. Posteriormente ENAER comenzó las modificaciones del resto de la flota, trabajos que concluyeron a mediados de 1996.

No fue extraño entonces que dentro de las operaciones del Grupo de Aviación N°7 en esa década se realizaran misiones con las dos versiones de aviones, lo cual dio pie para organizar los procedimientos operativos para los nuevos aviones, debido a sus nuevas capacidades.

Cabe mencionar que la actualización sólo consideró la aviónica, no siendo actualizada su célula como se destaca en muchas otras publicaciones. Ya en 1993 se integra al inventario de armas de la FACh el misil Python III el que no fue adoptado para su empleo en el Tigre III, aspecto donde se pasó directamente al Python IV bajo el Proyecto "Batman" que integró los nuevos misiles provistos por Rafael y cascos de adquisición de blancos por la vista DASH, que mejoraron las capacidades de derribo en combate cerrado y equiparó en gran medida la capacidad de tiro del MiG-29 peruano y sus R-73. Las modificaciones del Tigre III incluyeron:

- Radar ELTA EL/M-2032
- Sistema de guerra electrónica EWPS-100, conformado por los siguientes componentes:
  - Receptor de alerta de radar (RWR) DM/A-104.
  - Dispensador de Chaff y Bengalas DM/A-202.
  - Perturbador de auto protección de interferencia electrónica A-401.
- Remodelación completa de la cabina, incluyendo pantallas multi-función.
- Integración del HUD con el casco DASH III de Elbit.
- Pod LITE con cabeza lasérica y navegación infrarroja y de televisión.
- Nuevos equipos y antenas de comunicación.
- Capacidad para portar misiles Python 4.
- Sonda de reabastecimiento de combustible (Realizada por la empresa Tiger Century en 1997).

Fotografía del prototipo F-5 Plus F-5E N° 805 en Israel. **Archivo Rino Poletti B**.

Línea de producción en los Tigre III en la ENAER. **Fuente: ENAER**. Al lado, la nueva cabina del Tigre III. **Fuente: IAI**.

F-5 de dos generaciones formando juntos después de finalizar una misión de tiro Aire-Aire en 1994: el 802 en su versión Tigre II remolcando el dardo, el 816 en versión Tigre II y el 805 en versión Tigre III. **Fuente: FACh.**

Fotografía de la línea de vuelo de los nuevos F-5 Tigre III del Grupo N° 7 en la Base Aérea de Antofagasta. **Fuente: FACh.**

Línea de aviones F-5 Tigre III con la sonda de reabastecimiento de combustible en el aire. Circa 1997. **Fuente: FACh.**

Capacidad REA y Operaciones de largo alcance

Otra importante capacidad integrada en los F-5, fue la incorporación de la capacidad de reabastecimiento aéreo, con la instalación de lanzas para tal misión, trabajo realizado por la empresa norteamericana Tiger Century a contar del año 1997 y en donde el administrador del proyecto fue un antiguo piloto de F-5, el General de Brigada Sergio Contardo Flores. El primer avión modificado fue el serie 806. Este hito abrió nuevas posibilidades de operación para los Tigre III del Grupo de Aviación N° 7, que se tradujo en la ejecución de operaciones de largo alcance haciendo uso de esta nueva capacidad. El día 12 de enero de 1998, una bandada compuesta por tres F-5E y un F-5F Tigre III realizan el primer despliegue de aviones de combate de la Fuerza Aérea a la Isla de Pascua. Esta operación bautizada como Manu Tama' I, cubrió una distancia de más de 4.000 km. entre la ciudad de Antofagasta e Isla de Pascua, utilizando la nueva capacidad de reabastecimiento aéreo, apoyándose en el Boeing 707 Águila, acondicionado entre 1995 y 1996 para operaciones de reabastecimiento en el aire. El día 14 de enero realizaron su vuelo de retorno a su unidad de origen, transformándose esta operación en la primera oportunidad en que aviones de combate de la Fuerza Aérea alcanzan este distante y remoto punto del territorio nacional.

El F-5F N° 815 se reabastece de combustible en vuelo sobre el océano Pacífico durante la operación Manu Tama' I. **Vía José Mardones M.**

Los tripulantes del 815, el Comandante en Jefe de la FACh, General del Aire Fernando Rojas V. y el Comandante del Grupo N° 7, Comandante de Grupo José Mardones M., una vez arribados a Mata-Veri **Vía José Mardones M.**

Ejercicio Red Flag 1998

Manu Tama' I permitió a pilotos y tripulaciones del Grupo de Aviación N° 7 prepararse para un desafío mayor: Red Flag 98. El ejercicio desarrollado en la Base Aérea de Nellis entre los días 27 de julio y 8 de agosto obligó a realizar misiones de auto-traslado que consideró el empleo de capacidades del Grupo de Aviación N° 10 para las operaciones de reabastecimiento aéreo (Boeing 707 Águila), traslado de equipos de soporte y transporte del personal terrestre (C-130H y Gulfstream). Como apoyo adicional al desplazamiento del material a los EE.UU. se contó con un KC-135R de la USAF para apoyar las misiones de reabastecimiento de los 6 Tigre III (801, 805, 806, 810, 812 y 813) que participaron en el ejercicio. El Grupo N° 7 voló un total de 285 horas en el ejercicio, de las cuales 125 correspondieron a 61 salidas de Barrido de Caza, protegiendo a agrupaciones de aviones de la USAF, Marines y aviones F-16 de Bélgica y Holanda. Sumando los traslados, se voló un total de 600 horas en la operación. Los objetivos fijados por la FACh fueron cumplidos a cabalidad:

- Razón de derribos 2 a 1 a favor contra aviones con armamento AMRAAM.
- Efectividad sobre el 80% en la protección de las Fuerza Aliadas.
- Sobre un 75% de efectividad en el lanzamiento de armamento aire-aire.
- Bajo índice de atrición (10%) por fallas de mantenimiento.

En resumen, se cumplió el objetivo principal que fue la evaluación de los programas de entrenamiento de la Fuerza Aérea de Chile y de los sistemas de armas y tripulaciones en un evento de alta exigencia y complejidad.

El Grupo de Aviación N° 7 con sus aviones F-5E Tigre III, ha sido la única unidad de combate de la FACh que ha participado en un Ejercicio de la complejidad como Red Flag. **Vía José Mardones M.**

El Comandante del Grupo de Aviación N° 7, Comandante de Grupo José Mardones M., aterrizando en el Tigre III N° 813, después de una misión en el Ejercicio Red Flag 1998. **Fuente: USAF**.

Ejercicio Cruzex V

El año 2008 dentro del marco del ejercicio internacional Cruzex V, seis F-5 del Grupo de Aviación N° 7 se desplazan de su base en la ciudad de Antofagasta hasta la ciudad brasileña de Natal para participar entre los días 1 y 14 de noviembre de ese año en una serie de ejercicios simulados con las fuerzas aéreas de Brasil, Francia, Uruguay y Venezuela. Aquel desplazamiento fue nuevamente apoyado por el Boeing 707 Águila del Grupo de Aviación N° 10.

Magnífica fotografía del F-5E Tigre III N° 807 del Grupo de Aviación N° 7, durante prácticas de reabastecimiento de combustible en el Ejercicio Cruzex IV, 11 de noviembre de 2008. **Autor: Chris Lofting**.

El F-5E Tigre III N° 812 del Grupo de Aviación N° 7, durante prácticas de reabastecimiento de combustible en el aire en el Ejercicio Cruzex IV, 06 de noviembre de 2008. **Autor: Chris Lofting**.

Avión F-5F Tigre III N° 816 aterrizando en el Aeropuerto AMB en noviembre de 2006. **Autor: Andrés Contador K.**

Avión F-5F Tigre III N° 813 retornando de una misión en abril de 2008. **Autor: Andrés Contador K.**

Mecánicos y armeros realizan la inspección de última chance al avión F-5E N° 813, antes de realizar una misión aire-tierra. Se observa el lanzador SUU-20 con bombas y cohetes de práctica, octubre 2009. **Autor: Andrés Contador K.**

Un especialista realiza una inspección al cañón izquierdo M-39 de 20 mm. Al lado, pilotos del Grupo N° 7 armonizan sus cascos DASH, antes de comenzar una misión de entrenamiento en el F-5F N° 816, octubre de 2009. **Autor: Andrés Contador K.**

El F-5F Tigre III N° 816 se dispone a despegar para realizar una misión de tiro aire-tierra, portando un lanzador SUU-20, octubre de 2009. **Autor: Andrés Contador K.**

Servicio en el Grupo de Aviación N° 12

La incorporación de los F-16C/D Block 50M y de los F-16AM/BM MLU a los Grupos de Aviación N° 3 y N° 8 respectivamente a partir del año 2006, relegaron a una segunda línea a los modernizados F-5 Tigre III del Grupo de Aviación N° 7. Tal fue el éxito de los nuevos aviones F-16, que el gobierno de entonces aprobó una nueva compra por 18 aviones F-16AM MLU, debido al retiro del servicio de los aviones Cessna A-37B del Grupo de Aviación N° 12, cancelando la adquisición de 6 F-5 adicionales Tiger II de los stock de la marina de los EE.UU. por un costo de U$ 15 millones de dólares, destinando estos recursos a la nueva compra de F-16 de segunda mano. Por lo tanto, los nuevos F-16 reemplazarían a los F-5 del Grupo de Aviación N° 7 y estos a su vez ocuparían el lugar dejado por los A-37 en el Grupo de Aviación N° 12. Así, después de 34 años vigilando los cielos de la Pampa nortina, los F-5 se mudaban a un nuevo asentamiento.

Ya en el último ejercicio SALITRE realizado por los aviones del Grupo de Aviación N° 7 el año 2008, había participado personal especialista del Grupo N°12, preparándose en el nuevo material. En marzo de 2010 se realizó el traslado de los aviones a su nueva base, Chabunco, siendo recibidos 8 F-5E/F, el día 20 de marzo.

La tripulación y los aviones recién llegados a sus instalaciones en el Grupo N° 12, el 20 de marzo de 2010. **Fuente: FACh.**

Primera presentación del F-5 con los colores del Grupo N° 12 en la FIDAE 2010. El equipo de trabajo del Grupo, liderado por el Comandante de Escuadrilla Cristian Bolton D., al término de la última presentación del día. **Vía Cristian Bolton D.**

El Grupo N° 12, logró un hito único en la historia de la Fuerza Aérea de Chile. El día 29 de abril de 2010, la Capitán de Bandada Karina Miranda C., realizó su primer vuelo solo en F-5, inscribiéndose como la primera mujer piloto de combate de la Institución en volar sola en un avión de combate supersónico. La Capitán Miranda actualmente se encuentra destinada en la IIIa Brigada Aérea, después de volar por 7 años F-5. **Fotografías de la FACh y Raúl Zamora M.**

"BUDA", Capitán de Bandada Cristian Bolton D., formando en el desfile aéreo para el cambio de mando de la FACh en el avión N° 813, el 05 de noviembre de 2010. **Vía Cristian Bolton D.**

Visita Aniversario Fuerza Aérea de Uruguay

En marzo del 2012, le correspondió al Grupo de Aviación N° 12, hacer una visita a Uruguay, invitados a la celebración del Centenario de Aviación Militar de ese país. La delegación la integraron 3 aviones F-5E, un F-5F, un tanquero KC-135 y un C-130H. El día 13 de marzo los aviones despegaron desde Chabunco y en un vuelo de 3 horas, arribaron a Montevideo, liderados por el Comandante del Grupo, Comandante de Grupo Javier Dublé. El día 15 participaron el desfile aéreo y el día 18 retornaron a Chile.

Aviones del F-5E/F del Grupo N° 12 en vuelo hacia Uruguay, siendo fotografiados por el tanquero. Al lado el avión F-5F N° 816, siendo reabastecido en vuelo. **Fuente: FACh**.

Línea de vuelo de aviones Tigre II del Grupo N° 12, durante el Ejercicio Salitre 2014, Antofagasta. **Autor: Raúl Zamora M.**

Detalles del F-5E N° 813 del Grupo N° 12 en exposición estática en la FIDAE 2016. Nótese el detalle de los esténciles y el color rojo del sellante de la antena de RWR. Al lado el mismo avión, con el borde anterior de la antena UHF de color negro. **Autor: Raúl Zamora M.**

Otras fotografías del 813 en la FIDAE 2016. Este avión no tiene pintado esténciles del Grupo N° 12. Al lado, detalle del estanque auxiliar de 275 galones. **Autor: Raúl Zamora M.**

El 04 de mayo de 2016, el Grupo de Aviación N° 12 se inscribe en la historia del F-5 a nivel mundial, al registrar 60.000 horas de vuelo de este material en la Fuerza Aérea de Chile, en forma ininterrumpidas durante más de 40 años. El vuelo fue una misión de entrenamiento de tiro aire-tierra y la hora 60.000 fue registrada por el Capitán de Bandada Manuel Peralta V., a los mandos del F-5E N° 813.

El avión N° 813 retornando de una presentación en FIDAE 2018. Este avión cumplió la hora de vuelo 60.000 del material F-5E/F en la FACh, realizada por el Capitán Manuel Peralta V., del Grupo N° 12, el 04 de mayo de 2016. **Autor: Raúl Zamora M.**

Preservación histórica

A pesar de que la flota fue modificada, las células de algunos aviones no soportaron más horas de vuelo de duro entrenamiento y fueron dados de baja. Así, los aviones 804, 808, 811 y 812 han sido dados de baja por distintos motivos. El 804 y el 808 se encuentran en dependencias de ENAER, seguramente para proveer repuestos al resto de la flota. El 811 y el 812, terminaron su vida operativa y fueron canibalizados para aportar repuestos al resto de los aviones de la flota por un tiempo. Ambos fuselajes fueron donados al Museo Aeronáutico. El 811 quedó restaurado parcialmente en exposición estática en el Museo y el 812 fue puesto en un pedestal frente al Edificio Corporativo de la Fuerza Aérea, en la Base Aérea Los Cerrillos.

#	Avión	Modelo	Destino/Ubicación
1	811	F-5E	Exposición Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.
2	812	F-5E	Monumento en el Edificio Corporativo de la Fuerza Aérea en la Base Aérea Los Cerrillos.

El 811 restaurado por el Museo Aeronáutico Nacional y del Espacio, en exposición permanente. **Autor: Julio Arróspide R.**

El 812 inicialmente donado al Museo Aeronáutico. Posteriormente sería restaurado por el Museo Aeronáutico y puesto como monumento a un costado del edificio Corporativo de la FACh. **Fuente: FACh.**

Pérdidas de material de vuelo y accidentes mayores

La primera pérdida de un avión F-5 se produjo en circunstancias poco comunes y fue el factor suerte que no haya derivado en la pérdida de la vida de un piloto. Todo comenzó en un tibio día 15 de octubre de 1981, con condiciones meteorológicas óptimas para realizar práctica de tiro aire-aire:

"Mi avión, el N° 818 (Ex J-800) fue planificado como parte del segundo elemento y fue asignado el Capitán de Bandada Héctor Concha S. (Chacal). Previamente, el avión había sido cargado con munición de práctica inerte pintada de color verde y se encontraba en óptimas condiciones para realizar la misión, con un poco más de 600 horas de vuelo desde que había sido trasladado a Chile por el primer comandante supersónico del Grupo, Coronel de Aviación Raúl Vargas del Campo (Virgo). Despaché mi avión desde la línea de vuelo y me subí a la camioneta de paracaídas para ir al cabezal norte a realizar la inspección de última chance. Revisé el avión con la típica posición Hike arriba y le indiqué a Chacal que conectara los circuit-brakers de cañones. A partir de ese momento el avión estaba armado eléctricamente. Saludé marcialmente a Chacal, él me devolvió el saludo y le di los últimos golpecitos al launcher de mi avión a modo de despedida, fue la despedida final. Había pasado más de media hora cuando un Suboficial sale del edificio de operaciones gritando que se había caído un avión, el 808 o el 818. Todo el mundo corría, rápidamente uno de los aviones es puesto en marcha y el Capitán de Bandada José Mardones M. (Mustang) despega raudamente para tratar de localizar al piloto que se había eyectado sobre el mar, ya que el avión C-130 que lo había divisado inicialmente, ahora lo había perdido de vista. Despega el helicóptero Lama de Alerta, cuyo piloto, el Teniente Roberto Vicuña (Vikingo) sale solo porque no hay personal PARASAR disponible en ese momento. Al poco rato comienzan a llegar los aviones, cruzo los dedos para que apareciera el numeral de mi avión, pero no aparece. Al mismo tiempo, confirman que el 818 es el avión siniestrado y el Jefe de Línea me hace a un lado y me dice: - Recuerda paso a paso lo que hiciste durante el pre-vuelo y apréndete de memoria las notas del parte III, no titubees si eres interrogado - . Por un momento fue un mar de dudas para mí, preguntándome qué había hecho mal, qué había omitido para que mi avión se cayera. Pero cuando veo bajar al piloto del 808 cabizbajo y observo que el Capitán Gabriel Allende (Alfil) saca el magazine de la mira y contiene al piloto, comencé a darme cuenta de que yo no tenía que ver con lo que había ocurrido. Mientras tanto, en el mar a unas 20 millas de la Isla Santa María, Chacal se aferraba al dinghy, ya que el mar estaba picado con olas de hasta 2 metros. Vikingo logra ubicar al piloto y comienza la lucha por acercarse a él debido a la altura del oleaje. En algún momento puede coordinar el descenso del helicóptero con la subida de las olas como para acercarse lo suficiente para que Chacal se aferre al patín del helicóptero y suba al helicóptero por sus propios medios. Algunas laceraciones y principio de hipotermia fue el diagnóstico inicial y el Oficial fue derivado al Hospital Regional para más exámenes. En el otro extremo, comienza el interrogatorio del piloto del 808 y se logra determinar un error en el procedimiento para desarmar el avión antes de realizar la misión de alternativa, que era la práctica de Maniobras Básicas de Combate. Durante la práctica, el piloto del 808 logró hacer un snapshot en un ángulo increíble, pero en lugar de sólo registrar el derribo con la cámara fotográfica de la mira, también se abrieron las puertas deflectoras de los cañones y estos se dispararon, lanzando contra la trayectoria del avión de Chacal, una docena de proyectiles, alguno de los cuales encontraron su objetivo y a pesar no de no tener explosivos, fueron lo suficientemente destructivos como para hacer saltar todas las luces de advertencia del World Caution Panel y que la cabina comenzara a llenarse de humo, lo que obligó a Chacal a eyectarse. El avión siguió volando y se estrelló a unos pocos kilómetros de la Universidad del Norte." (Julio Arróspide).

Una de las pocas fotografías del J-800 (818) en operación en Cerro Moreno en 1978. Sería el primer avión de la flota en perderse el 15 de octubre de 1981. Archivo Raúl Zamora M. (Autor desconocido).

El siguiente accidente, lamentablemente tuvo consecuencias fatales y fue la única pérdida de un piloto del Grupo N° 7 en material F-5. Sucedió en el verano de 1983, el 16 de febrero, mientras el Grupo realizaba Alertas en Iquique. Fue durante la práctica de un vuelo nocturno que el Capitán de Bandada Carlos Cajas aproximó volando por instrumentos desde el mar hacia la pista de la base aérea de Chucumata. Entró en una nube durante la aproximación y de improviso se sitió un estruendo y se dejaron de oír sus motores. El sumario determinó que el piloto sufrió una desorientación espacial estando dentro de la nube, estrellándose en el mar.

Poco tiempo después el Comandante Pedro Arancibia sufrió un incidente que pudo haber derivado en un accidente mayor. El 803 era el primer avión al cual se le había efectuado la inspección de 1.200 horas en ENAER. El avión lucía como nuevo, aunque no con los colores originales, esténciles en español y el número de identificación en un formato más grande. Arpón comenzó la carrera de despegue y de improviso quienes miraban su evolución observan que sale despedida la canopy y todos pensaron que ahora debía salir eyectado el piloto, sin embargo, no fue así. Arpón abortó el despegue, lanzó el paracaídas de freno y aplicó todas sus fuerzas a los frenos para alcanzar a detenerse en el poco trecho que le quedaba. Afortunadamente logró detenerlo y el avión no sufrió más daños que los mecanismos de apertura de la canopy. Se logró establecer que el montaje del complicado mecanismo de apertura de la canopy no fue el correcto y derivó en la apertura de la canopy con la presión del flujo aerodinámico. Otros dudan de esa versión, indicando que el piloto no habría visto la luz de advertencia que indicaba que la canopy no estaba cerrada completamente y que se habría debido al encandilamiento del panel de instrumentos del avión por la posición del sol.

Pasaron casi 15 años sin accidentes mayores hasta el 16 de agosto de 2001, ocasión en que el avión 817 sufrió el desprendimiento de la rueda de nariz durante el despegue. El manual de vuelo indica que en esas condiciones no es posible aterrizar el avión y la recomendación es la eyección. En este caso, la tripulación integrada por Comandante de Escuadrilla Jean Pierre Desgroux Y. y un Oficial de Finanzas, logró realizar el aterrizaje sin tren, salvando el avión, el cual fue recuperado y puesto en vuelo nuevamente.

El año 2003, otro avión dual, en este caso el 815, durante la carrera de despegue para un turno de instrucción, experimenta una falla de motor y aborta el despegue. La tripulación acciona el gancho de arresto para que el avión pudiera ser detenido por el cable ubicado al final de la pista para este propósito. Lamentablemente el cable se encontraba inoperativo y los encargados de seguridad del aeropuerto accionaron la malla de contención. Si bien este dispositivo pudo detener al avión, le produjo graves daños, especialmente a las alas, en tanto que la tripulación resultó ilesa. Al contrario del avión 817, que fue recuperado al poco tiempo, el 815 sufrió daños más extensos que le tomaron varios años a los especialistas de ENAER poder repararlo y dejarlo en condición de vuelo nuevamente.

El año 2016, no fue el mejor para el Grupo de Aviación N° 12. El primer accidente involucró al avión N° 817, mientras realizaba un turno de entrenamiento, chocando durante el vuelo con un cóndor. Pese a la gravedad de la colisión, el piloto logró mantener el control del avión y traerlo de vuelta a la base. El segundo accidente sucedió al poco tiempo después, durante el aterrizaje del avión N° 803, colapsando su tren de aterrizaje de nariz. Afortunadamente su piloto resultó ileso y el avión tuvo que ser enviado a mantenimiento para su posterior recuperación.

#	Fecha	Causal	Avión	Unidad	Piloto	Eyección	Resultado
1	15-10-1981	FT	818	G.7	CDB Héctor Concha S.	Sí	Ileso
2	16-02-1983	CT	809	G.7	CDB Carlos Cajas	No	Fallecido
3	00-00-1983	FT	803	G.7	CDE Pedro Arancibia	No	Ileso
4	16-08-2001	AF	817	G.7	CDE Jean Pierre Desgroux Y.	No	Ileso
					Oficial No Piloto	No	Ileso
5	00-00-2003	AF	815	G.7	TTE Nelson Pardo	No	Ileso
						No	Ileso

AF=Aterrizaje Forzoso; CA=Colisión Aérea; CP=Colisión con Pájaros; CT=Colisión con el Terreno (Tierra o mar); EM=Explosión Munición; FO=Flame-Out (Apagado motor); FT=Falla Técnica; GL=G-LOC (Pérdida de Conciencia por G's); PC=Pérdida Control.

Resumen de características y detalles de la flota

#	N° FACh	N° Serie	Modelo	Inicio Servicio	Término Servicio
1	J-800 – 818	75-0442	F-5E	1976 – G.7	15-10-1981 – G.7 – Destruido en accidente.
2	J-801 – 801	75-0443	F-5E	1976 – G.7	
3	J-802 – 802	75-0444	F-5E	1976 – G.7	
4	J-803 – 803	75-0445	F-5E	1976 – G.7	
5	J-804 – 804	75-0446	F-5E	1976 – G.7	2006 – G.7 – Dado de Baja.
6	J-805 – 805	75-0447	F-5E	1976 – G.7	
7	J-806 – 806	75-0448	F-5E	1976 – G.7	
8	J-807 – 807	75-0449	F-5E	1976 – G.7	
9	J-808 – 808	75-0450	F-5E	1976 – G.7	2006 – G.7 – Dado de Baja.
10	J-809 – 809	75-0451	F-5E	1976 – G.7	16-02-1983 – G.7 – Destruido en accidente.
11	J-810 – 810	75-0452	F-5E	1976 – G.7	
12	J-811 – 811	75-0453	F-5E	1976 – G.7	2006 –G.7 – Dado de Baja
13	J-812 – 812	75-0454	F-5E	1976 – G.7	2006 –G.7 – Dado de Baja
14	J-813 – 813	75-0455	F-5E	1976 – G.7	
15	J-814 – 814	75-0456	F-5E	1976 – G.7	
16	J-815 – 815	75-0709	F-5F	1976 – G.7	
17	J-816 – 816	75-0710	F-5F	1976 – G.7	
18	J-817 – 817	75-0711	F-5F	1976 – G.7	

Evolución de los Esquemas de Pintura

Los aviones recién llegados a Chile en 1976, venían pintados con un esquema de pintura muy similar al esquema de superioridad aérea utilizado por los aviones F-15 de la USAF, pero en tonos grises más claros y con numerales y esténciles pintados de color negro. Pasados unos pocos años, el ambiente salino de la Base Aérea de Cerro Moreno y el uso de los aviones, hicieron mella en la pintura. Los cambios de paneles y broches se empezaron a notar por el uso de pinturas que no eran del mismo código, dando la sensación de que estaban manchados o sucios. La corrosión también jugó un papel importante en el deterioro de las capas de pintura y era común ver los aviones manchados, sobre todo en las áreas del tren de aterrizaje, pintados con el color amarillo/verde de la pintura anti-corrosión que aplicaban los mecánicos manualmente. Para inicio de los años 1980, los esténciles en inglés estaban casi borrados por el deterioro por el ambiente y del uso del detergente 20/20. Por lo tanto, era común ver mezclas de esténciles en español e inglés.

El F-5E Tigre II N° 805 con un esquema que denota el uso operativo del avión y el uso de pinturas sin los tonos originales, a mediado de los años 1980.

Después de la primera inspección mayor de 1.200 horas realizada por la ENAER a mediado de los años 1980, los aviones fueron repintados en la medida que iban siendo sometidos a esta inspección, pero ya no con los colores originales. Asimismo, los numerales del fuselaje eran más grandes y todos los esténciles estaban en español. Esa misma década, durante los ejercicios institucionales y conjuntos con las otras ramas de las FF.AA., se comenzaron a aplicar bandas de identificación de color rojo satinado en ambos lados del estabilizador vertical y sobre las alas, en su rol de aviones adversarios. También en este tiempo se aplicó el escudo del Grupo N° 7 pintado a los lados de las toberas de admisión, diseño del autor (Julio Arróspide), pero su rápido deterioro por el flujo de aire hizo que esa práctica se descontinuara. A fines de la década se aplicó el esténcil de dos cabezas de tigres en ambos lados del estabilizador vertical, diseñado por el Suboficial Antonio Guerra. A principio de los años 1990 se aplicó el grado y nombre del Oficial Piloto a cargo del avión en el lado derecho del marco de la canopy y en el izquierdo el grado y nombre del mecánico jefe. Algunos aviones les fueron pintados en esténcil el escudo del Grupo N° 7 con el águila apuntando hacia la derecha, en el área debajo de la canopy.

El 803, mostrando su esquema recibido después de la inspección de 1.200 horas en 1983, en contrastes más definidos y tonos más oscuros que los originales. Se observa también el numeral más grande. Por último, esta es una de las pocas fotografías con los aviones usando la insignia en las toberas de aire. **Vía Claudio Cáceres G.**

Línea de aviones F-5E Tigre II, entre los cuales hay 3 aviones pintados como adversarios, con las típicas bandas rojas en el estabilizador vertical y sobre las alas. **Vía Julio Arróspide R. (Autor desconocido).**

Dos ejemplos de tonalidades diferentes al esquema original, una a mediadas de los años 1980 y otra a fines de esa década. Se observa la aplicación del escudo del Grupo N° 7 en sentido contrario al escudo oficial y el nombre del piloto (Teniente Francisco Lehuedé B) y su Crew Chief (Cabo 1° Germán Gómez C.). **Vía Julio Arróspide R. (Autores desconocido).**

Los aviones Tigre III estrenaron un esquema de baja visibilidad, con el mismo esquema de manchas de la versión original, pero en tonos más claros. Asimismo, los numerales fueron pintados en color gris, haciendo difícil su identificación. Se mantuvo los estenciles en español y se aplicó en esténcil la insignia del Tigre III a ambos lados del estabilizador vertical. Se observó algunos aviones con el grado y nombre del piloto, así como su nombre de combate en el lado izquierdo, debajo de la cabina. Esta práctica fue usada principalmente por los aviones que participaban en las demostraciones de la FIDAE o en despliegues fuera del país. También se observó el uso de bandas de identificación de color rojo para el rol adversario, en una disposición distinta a los Tigre II.

La identificación del Capitán de Bandada Cristian Bolton D. en el avión (806) con su nombre de combate "BUDA", durante el Ejercicio Cruzex 2009 en Natal, Brasil. **Vía Cristian Bolton D.**

El esquema más distinguible utilizado por los Tigre III del Grupo de Aviación N° 7, fue el aplicado al avión 806 para la reunión Anual de "Tigres" en el año 2007. El avión fue pintado desde el fin del marco de la canopy hacia atrás con un color amarillo de fondo con rallas de color negro. El esquema se proyectó hacia el estanque de combustible auxiliar de 275 galones del pilón central. No hay evidencias de que este avión haya volado con ese esquema de pintura.

El avión 806, pintado como "Tigre", para la Reunión Anual de "Tigres" (Pilotos de la FACh que han volado el F-5) en 2007. **Autor: Cristian Bolton.**

El Tigre III N° 807 con bandas de identificación de avión adversario, taxeando para la revista preparatoria de la Parada Militar del año 2000. **Autor: Álvaro Romero P.**

Una buena referencia de "Weathering" para los modelistas, el Tigre III N° 802, mostrando el efecto del uso, manchones de pintura fuera de código y paneles de otro color. **Autor: Álvaro Romero P.**

Después de que los aviones fueron traspasados al Grupo de Aviación N° 12 en marzo de 2010, se les aplicó en esténcil la insignia del Tigre del Grupo N° 12 detrás de la cabina, en ambos lados. En algún momento algunos aviones usaron una calcomanía en color del Tigre del 12, diseñado por el Comandante de Escuadrilla Cristian Bolton D. Sin embargo, los cambios más notables ocurrieron cuando aparecieron algunos aviones con la mancha del fuselaje central en forma discontinua o cortada. También se ha podido observar aviones con un color gris claro para toda la superficie del avión, incluido el cono de radar. Pero el año 2014, sería más notorio el esfuerzo por mimetizar los aviones con el medio ambiente de la zona Austral, para lo cual el avión 806 fue pintado en 2 tonos de grises: gris oscuro para las superficies superiores y gris claro para las inferiores, manteniendo el cono de radar con un color gris claro. Este esquema fue presentado en la FIDAE de ese año y causó bastante expectación. Sin embargo, no se ha documentado que otro avión haya usado el mismo esquema.

Dos versiones del Tigre del Grupo N° 12: el primero en esténcil de color negro, el cual fue usado desde 2010 hasta fines de 2013. La segunda versión era una calcomanía en color, diseñada por el CDB Cristian Bolton D., la cual fue usada por un breve tiempo en algunos aviones, siendo reemplazadas por el esténcil en color negro.

Finalmente, se ha observado al menos 2 esquemas adicionales, en donde han predominado los colores grises en diferentes tonos oscuros, pero que cubren todo el avión (Wrap around), siendo los más distinguibles los usados en el 807 y 813. También el avión 815 se ha visto con un color gris oscuro, siendo el primer F-5F al cual se le cambia el esquema de pintura.

El 805 del Grupo de Aviación N° 12 con una variación del esquema original, con un cambio de las manchas del fuselaje. **Autor: Raúl Zamora M.**

El 806 con su particular esquema de pintura, durante las operaciones del Grupo de Aviación N° 12 en el Ejercicio Salitre 2014. **Autor: Raúl Zamora M.**

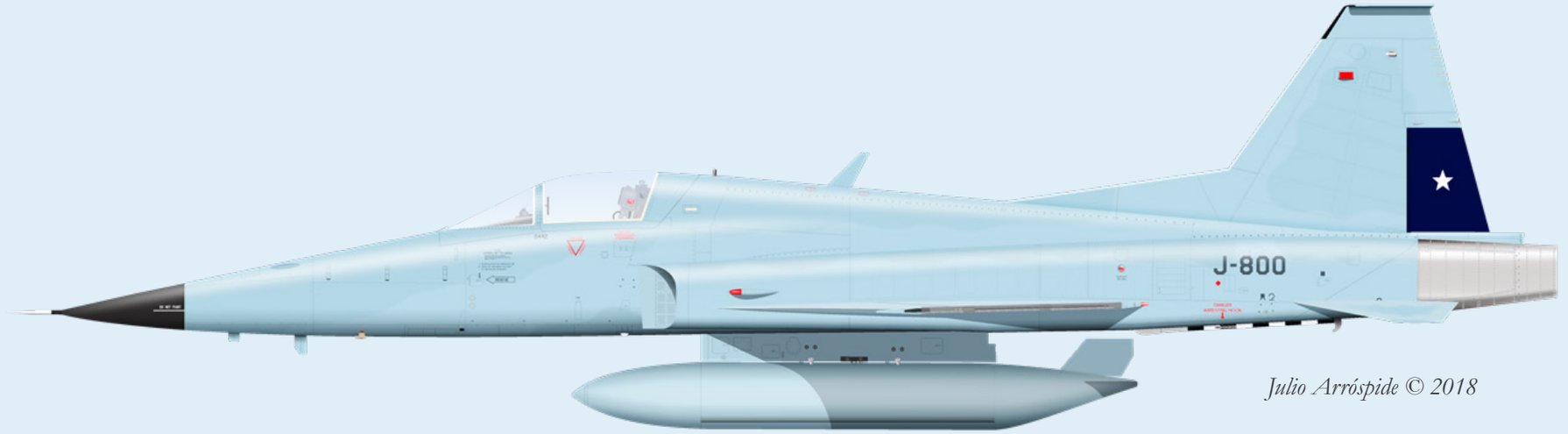
El 807 con otro esquema de pintura del Grupo N° 12, en exposición estática durante el Ejercicio Salitre 2014. **Autor: Raúl Zamora M.**

El 814 operando en la Base Aérea de Chabunco en 2017, usando un esquema de gris medio para toda la superficie del avión, incluido el cono de radar. **Autor: Dan Toro A.**

El primer F-5F en usar el nuevo esquema de pintura del Grupo N° 12, el 815 en la línea de vuelo de la Base Aérea de Chabunco. **Autor: Dan Toro A.**

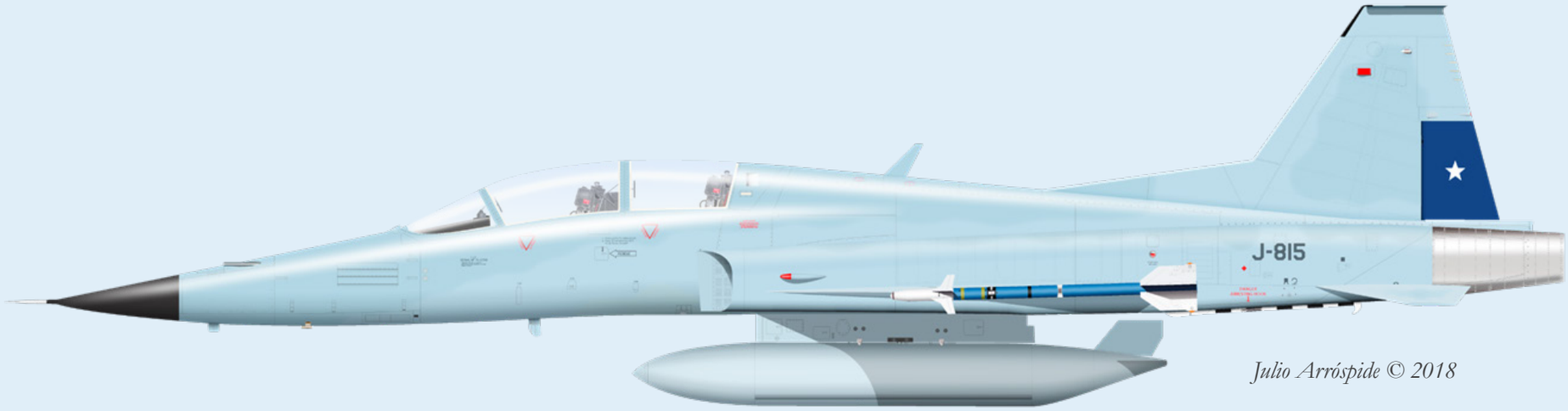
El TigreII/III en Perfiles

075 - Northrop F-5E, S/N 75-0442, N° FACH J-800 del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea Los Cerrillos, Santiago, 1976.



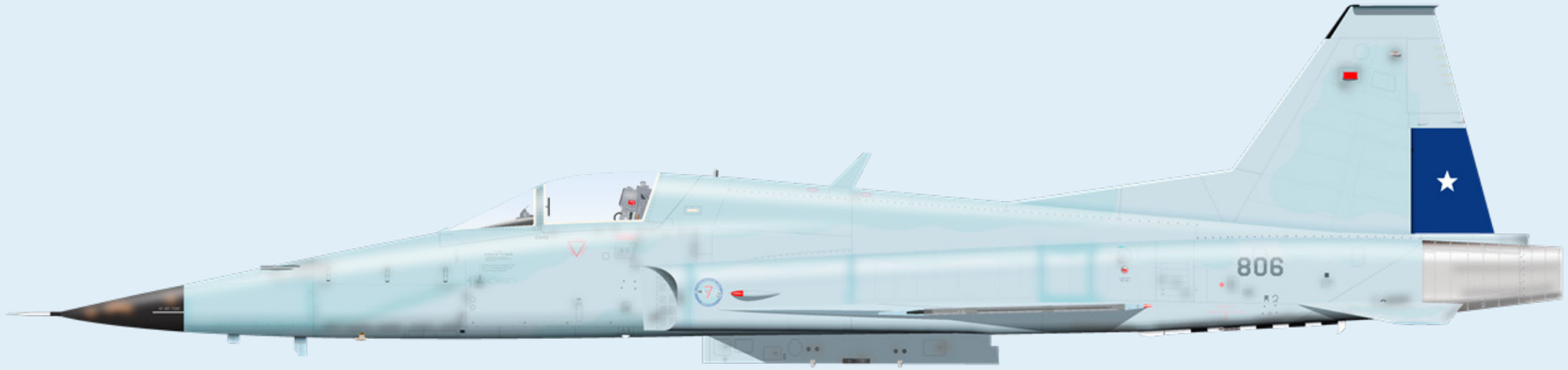
Construido en 1975 con el MSN I.1001, fue el primer avión en arribar a Chile el 16 de julio de 1976, piloteado por Coronel de Aviación Raúl Vargas del Campo (Virgo). Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se re-designa como 818 y se le retira el prefijo "J". Fue el primer avión de la flota en accidentarse el 15 de octubre de 1981, durante una práctica de Maniobras Básicas de Combate, siendo alcanzado inadvertidamente por los disparos del avión 808. Afortunadamente, su piloto, el Capitán de Bandada Héctor Concha S., pudo eyectarse sobre el Océano Pacífico y ser rescatado con vida. A su llegada a Chile este avión venía sin cañones y venía con el nombre del piloto en el marco de la canopy.

076 - Northrop F-5F, S/N 75-0709, N° FACH J-815 del Grupo de aviación N° 7, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1977.



Construido en 1975 con el MSN J.1001, fue trasladado en vuelo desde Estado Unidos por los pilotos chilenos, arribando a Chile en 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se re-designa como 815. A mediado de los años 1990 es modificado al estándar Tigre III. El año 2003 sufre una falla en vuelo, realizando un aterrizaje forzoso, lo que lo dejó fuera de vuelo. En marzo de 2010 pasa al inventario del Grupo de Aviación N° 12 y en el año 2017 es puesto en vuelo nuevamente, después de ser recuperado por la ENAER. Este avión recibió un nuevo esquema de pintura de gris oscuro para todas sus superficies, incluido el radomo.

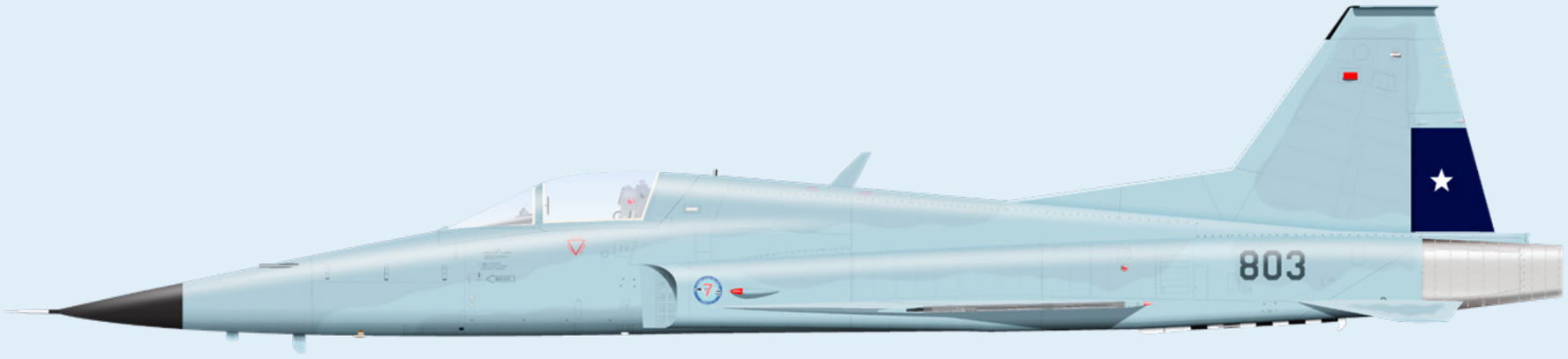
077 - Northrop F-5E, S/N 75-0448, N° FACH 806 del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1984.



Julio Arróspide © 2018

Construido en 1975 con el MSN I.1007, fue trasladado en vuelo desde Estado Unidos, arribando a Chile en 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se redesigna como 806. A mediado de los años 1990 es modificado al estándar Tigre III y fue el primer avión en recibir capacidad REA, siendo presentado oficialmente el 15 de septiembre de 1997, al mando del Comandante del Grupo N° 7, Comandante de Grupo José Mardones Martínez (Mustang). Participó en el Ejercicio Red Flag 1998 en Nevada, Estado Unidos como avión del Capitán de Bandada Alvaro Aguirre Warden (Azteca). En marzo de 2010 es transferido al Grupo de Aviación N° 12. En la FIDAE 2014 es presentado con un nuevo esquema de pintura de color gris oscuro para sus superficies superiores y gris claro en las inferiores.

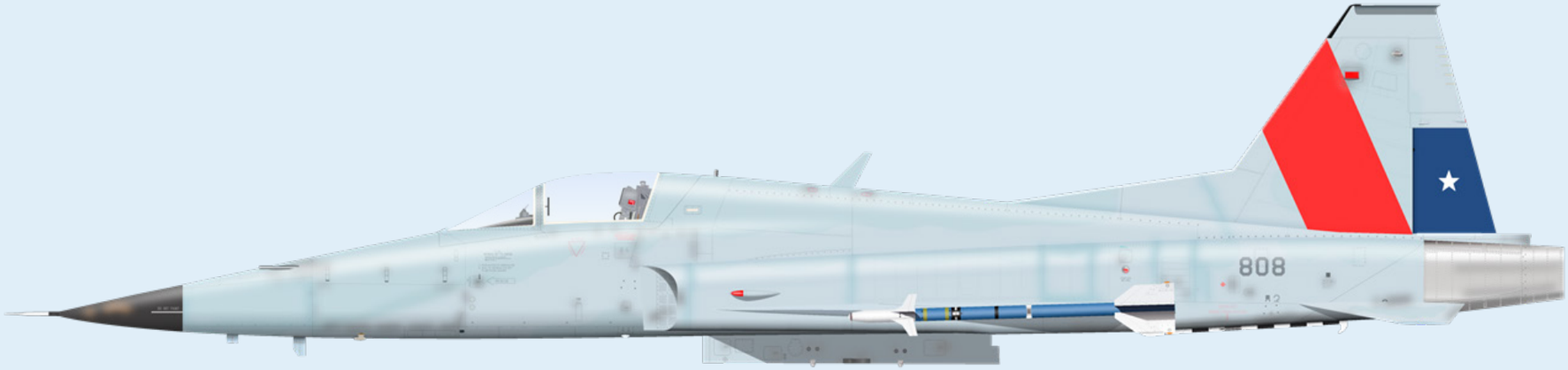
078 - Northrop F-5E, S/N 75-0445, N° FACH 803 del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea El Bosque, Santiago, 1984.



Julio Arróspide © 2018

Construido en 1975 con el MSN I.1004, fue trasladado desde Estado Unidos por el Capitán de Bandada Moisés Muñoz S. (Moro), arribando a Chile el 16 de julio de 1976. Fue dado de alta en el Grupo N° 7 y a mediados del año 1981 se re-designa como 803. Fue el primer avión en cumplir las 1.200 horas de vuelo en 1983 y fue sometido a una inspección mayor en ENAER, en donde perdió su canopy durante el despegue del vuelo de aceptación, su piloto, el Comandante de Escuadrilla Pedro Arancibia (Arpón), logró abortar el despegue, salvando el avión. A mediado de los años 1990 es modificado al estándar Tigre III y en 1997 recibe capacidad REA. En marzo de 2010 es transferido al Grupo N° 12.

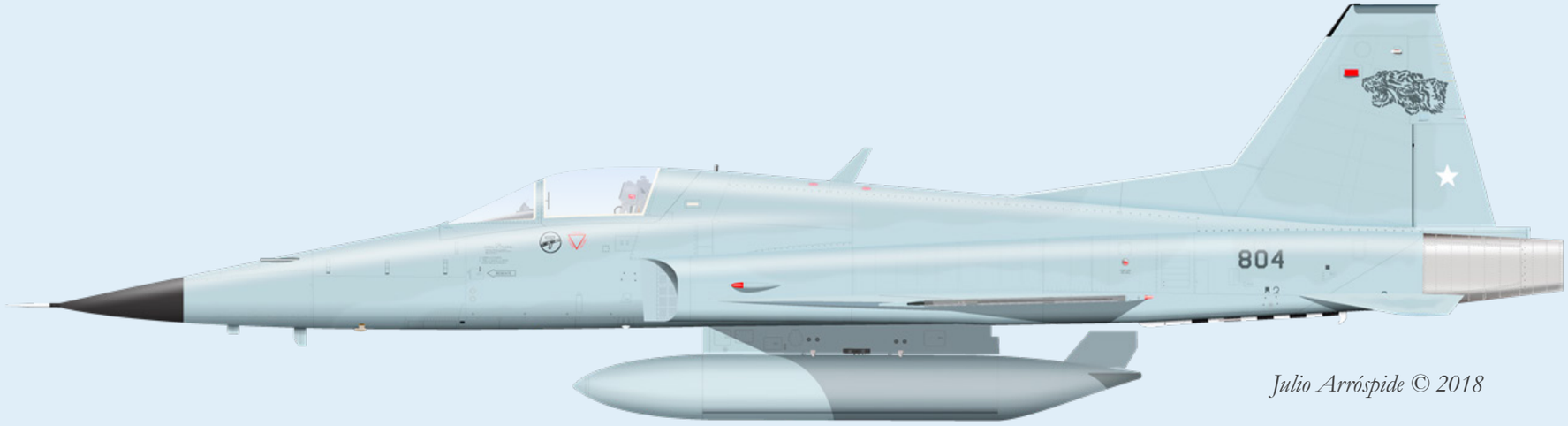
079 - Northrop F-5E, S/N 75-0450, N° FACH 808 del Grupo de aviación N° 7, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1988.



Julio Arróspide © 2018

Construido en 1975 con el MSN I.1009, fue trasladado en vuelo desde Estado Unidos, arribando a Chile en 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se re-designa como 808. El 15 de octubre de 1981, durante una práctica de Maniobras Básicas de Combate, su piloto dispara munición de práctica inadvertidamente y alcanza al avión 818. A mediados de los años 1990 es modificado al estándar Tigre III. En 2006, en atención al daño estructural sostenido en sus 30 años de operación y 3.298 horas de vuelo, fue dado de baja. Este avión se ha mantenido en la ENAER como fuente de repuestos para el resto de la flota.

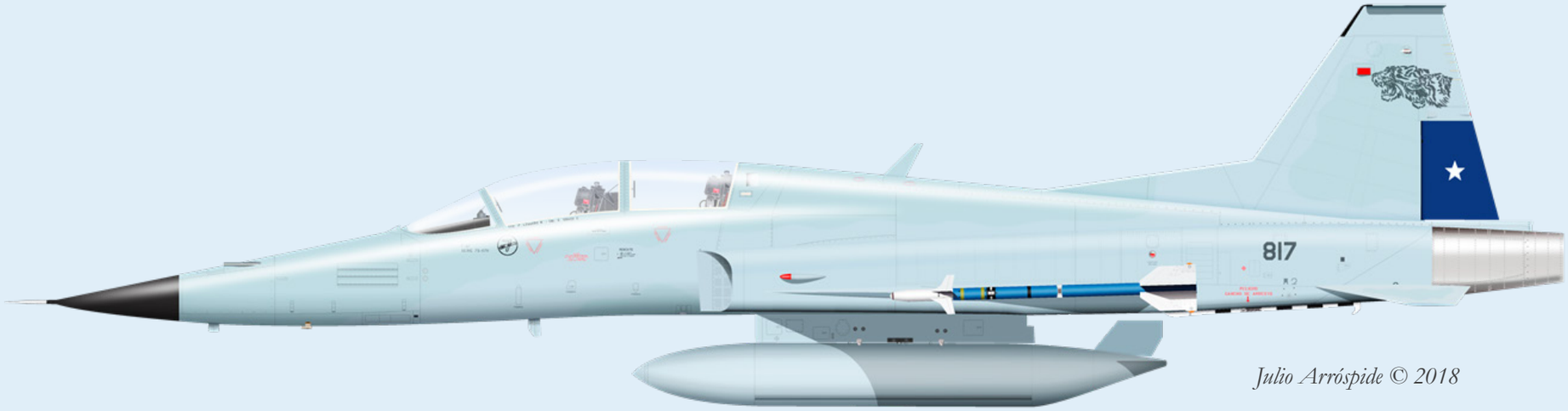
080 - Northrop F-5F, S/N 75-0446, N° FACH 804 del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1988.



Julio Arróspide © 2018

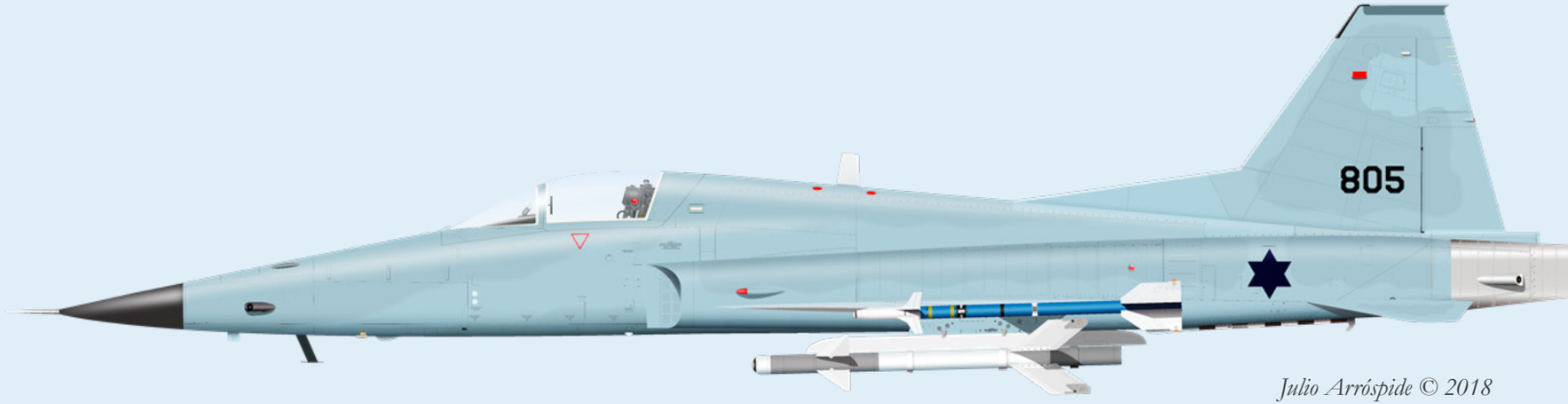
Construido en 1975 con el MSN I.1005, fue trasladado en vuelo desde Estado Unidos, arribando a Chile en 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se re-designa como 804. Este avión operó hasta mediado de los años 1990. Si bien fue considerado para recibir las modificaciones del Tigre III, esto no fue posible debido al estado de su deteriorada integridad estructural, producto del exigente ritmo operacional que cumplió. Alcanzó a completar un total de 1.695 horas de vuelo y fue dado de baja. Actualmente su fuselaje se encuentra en dependencias de ENAER y sus componentes son utilizados como repuestos para el resto de la flota.

081 - Northrop F-5F, S/N 75-0711, N° FACH 817 del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1989.



Construido en 1975 con el MSN J.1003, fue trasladado desde Estado Unidos por pilotos chilenos, arribando a Chile en 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se redesigna como 817. A principio de los años 1990 es trasladado a Israel junto con el avión 805 como prototipos de las modificaciones del Proyecto Tigre III. El 16 de agosto de 2001, durante el despegue en una misión de instrucción, pierde una de sus ruedas del tren de aterrizaje y aterriza sobre el estanque central, siendo recuperado. En marzo de 2010 es destinado al Grupo de Aviación N° 12. En 2016 choca con un cóndor y su piloto logró volver con el avión a su base. Actualmente se encuentra en recuperación en ENAER.

082 - Northrop F-5E, S/N 75-0447, N° FACH 805, prototipo F-5 Plus de IAI, Ben Gurión, Israel, 12 de julio 1992.



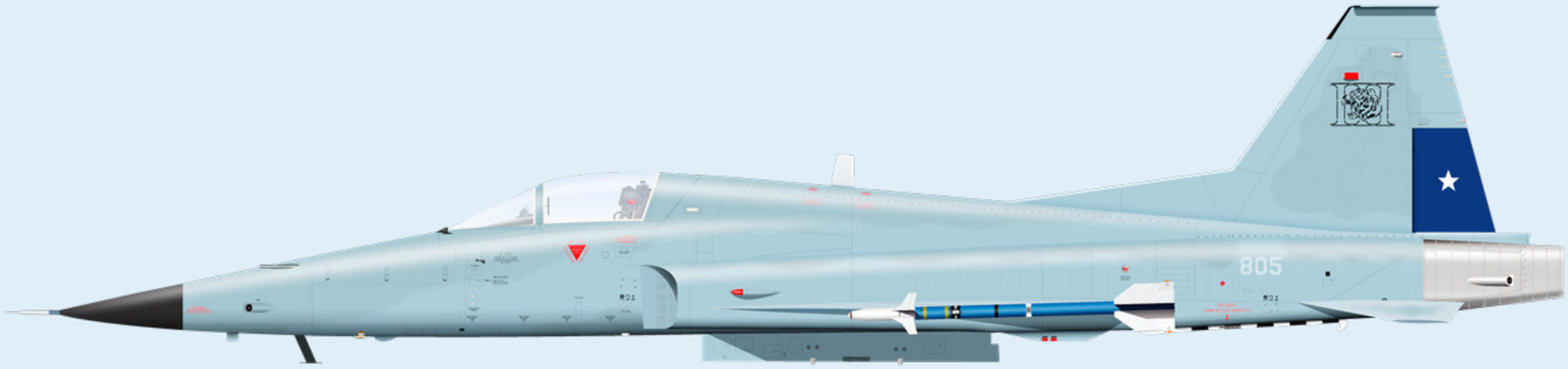
Construido en 1975 con el MSN I.1006, fue trasladado en vuelo desde Estado Unidos, arribando a Chile en 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se re-designa como 805. A principio de los años 1990 es trasladado a Israel para ser el prototipo del F-5 Plus, realizando su primer vuelo de pruebas el 12 de julio de 1992. En junio de 1993 es presentado en Le Bourget con el numeral 809 y el identificador de N° 256, utilizando un vistoso camuflaje, siendo devuelto en julio a Chile. Participa en el Ejercicio Red Flag 1998 y en el Ejercicio Cruzex IV en 2008. En marzo de 2010 es transferido al Grupo de Aviación N° 12.

083 - Northrop F-5E, S/N 75-0447, N° FACH 809 (805), prototipo F-5 Plus de IAI en Le Bourget, Francia, 1993.

Julio Arróspide © 2018

Construido en 1975 con el MSN I.1006, fue trasladado en vuelo desde Estado Unidos, arribando a Chile en 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se re-designa como 805. A principio de los años 1990 es trasladado a Israel para ser el prototipo del F-5 Plus, realizando su primer vuelo de pruebas el 12 de julio de 1992. En junio de 1993 es presentado en Le Bourget con el numeral 809 y el identificador de N° 256, utilizando un vistoso camuflaje, siendo devuelto en julio a Chile. Participa en el Ejercicio Red Flag 1998 y en el Ejercicio Cruzex IV en 2008. En marzo de 2010 es transferido al Grupo de Aviación N° 12.

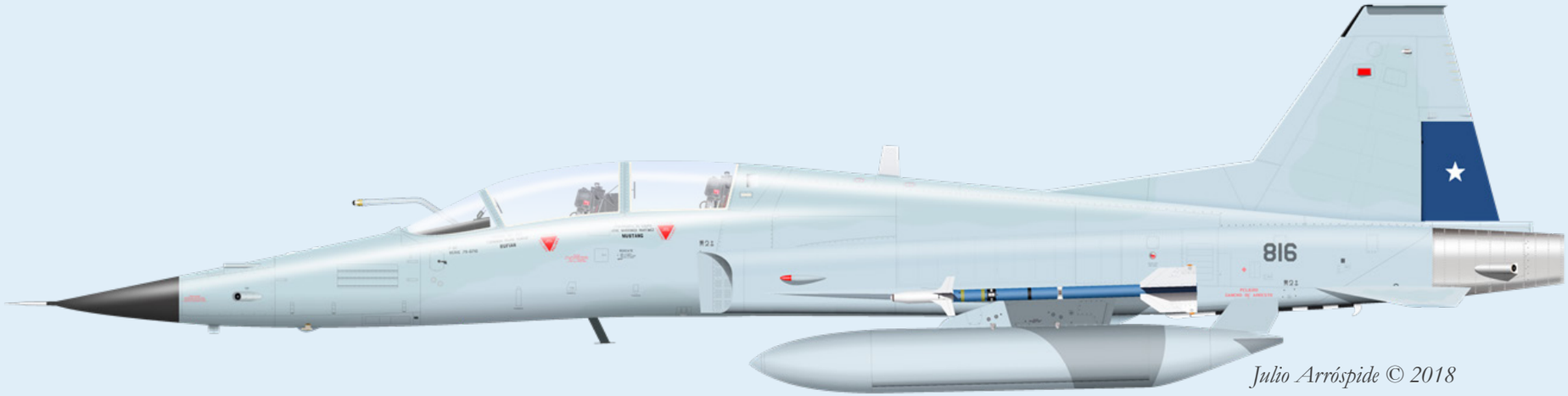
084 - Northrop F-5E Tigre III, S/N 75-0447, N° FACH 805 del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1995.



Julio Arróspide © 2018

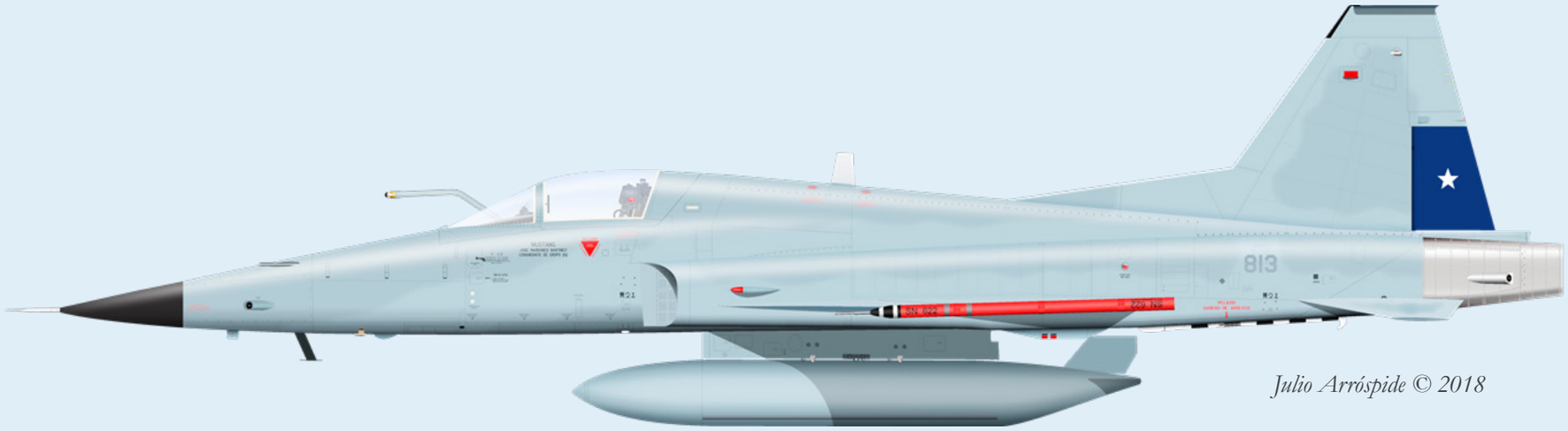
Construido en 1975 con el MSN I.1006, fue trasladado en vuelo desde Estado Unidos, arribando a Chile en 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se re-designa como 805. A principio de los años 1990 es trasladado a Israel para ser el prototipo del F-5 Plus, realizando su primer vuelo de pruebas el 12 de julio de 1992. En junio de 1993 es presentado en Le Bourget con el numeral 809 y el identificador de N° 256, utilizando un vistoso camuflaje, siendo devuelto en julio a Chile. Participa en el Ejercicio Red Flag 1998 y en el Ejercicio Cruzex IV en 2008. En marzo de 2010 es transferido al Grupo de Aviación N° 12.

085 - Northrop F-5F Tigre III, S/N 75-0710, N° FACH 816 del Grupo de Aviación N° 7, Aeropuerto de Mataveri, Isla de Pascua, 1998.



Construido en 1975 con el MSN J.1002, fue trasladado desde Estado Unidos por pilotos chilenos, arribando a Chile en 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se re-designa como 816. A mediado de los años 1990 es modificado al estándar Tigre III. Entre el 12 y el 14 de enero de 1998 participa en la Operación Manu Tama' I, uniendo el Continente con Isla de Pascua por primera vez por una bandada de aviones de combate. Este avión estuvo al mando del Comandante en Jefe de la FACh, General de Aire Fernando Roja V. (Rufián) y del Comandante del Grupo N° 7, Comandante de Grupo José Mardones Martínez (Mustang). En marzo de 2010 pasa al inventario del Grupo de Aviación N° 12.

086 - Northrop F-5E Tigre III, S/N 75-0454, N° FACH 813 del Grupo de Aviación N° 7, Nellis USAF Air Base, Nevada, Estados Unidos, 1998.

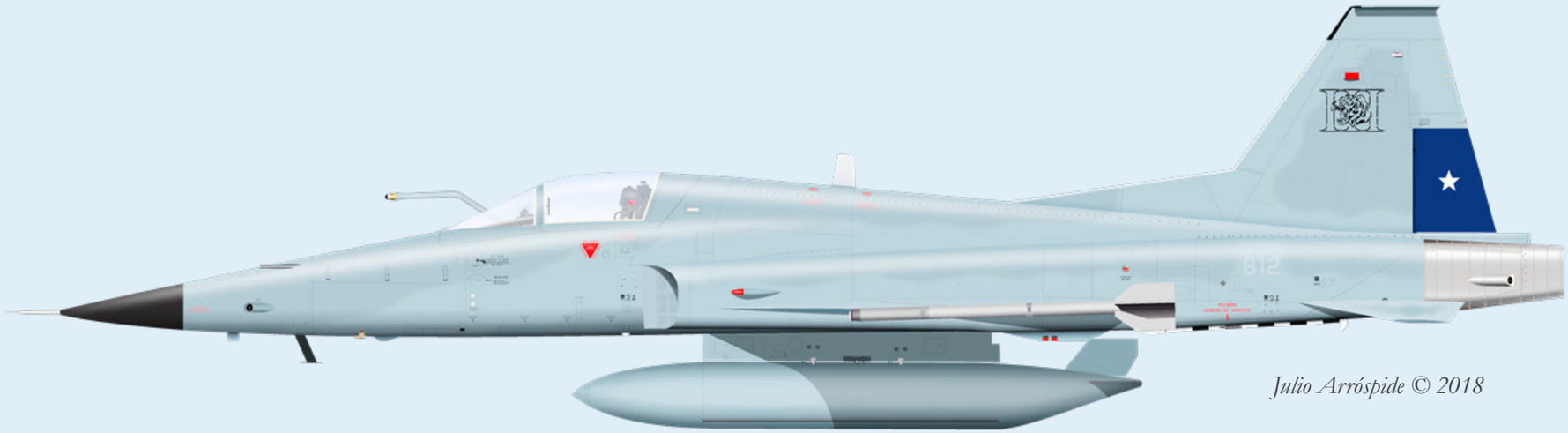


Construido en 1975 con el MSN I.1014, fue trasladado en vuelo desde Estado Unidos, arribando a Chile en 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se re-designa como 813. A mediado de los años 1990 es modificado al estándar Tigre III. Participa en el Ejercicio Red Flag asignado al Comandante del Grupo N° 7, Comandante de Grupo José Mardones Martínez (Mustang) en 1998 y en el Ejercicio Cruzex 2008. En marzo de 2010 transferido al Grupo N° 12. Participa en el Cincuentenario de la Fuerza Aérea de Uruguay en el año 2013. A partir de 2014 ha usado un esquema gris oscuro para toda su superficie. El 04 de mayo de 2016, este avión vuela la hora 60.000 de la flota, piloteado por el Capitán de Bandada Manuel Peralta V.

087 - Northrop F-5E Tigre III, S/N 75-0448, N° FACH 806 del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 2007.

Construido en 1975 con el MSN I.1007, fue trasladado en vuelo desde Estado Unidos, arribando a Chile en 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se redesigna como 806. A mediado de los años 1990 es modificado al estándar Tigre III y fue el primer avión en recibir capacidad REA, siendo presentado oficialmente el 15 de septiembre de 1997, al mando del Comandante del Grupo N° 7, Comandante de Grupo José Mardones Martínez (Mustang). Participó en el Ejercicio Red Flag 1998 en Nevada, Estado Unidos. En septiembre de 2007 usó este vistoso esquema atigrado para la reunión anual de "Tigres" (Pilotos chilenos que han volado el F-5) en la Base Aérea de Cerro Moreno. En marzo de 2010 es transferido al Grupo de Aviación N° 12.

088 - Northrop F-5E Tigre III, S/N 75-0453, N° FACH 812 del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea de Natal, Brasil, 2008.



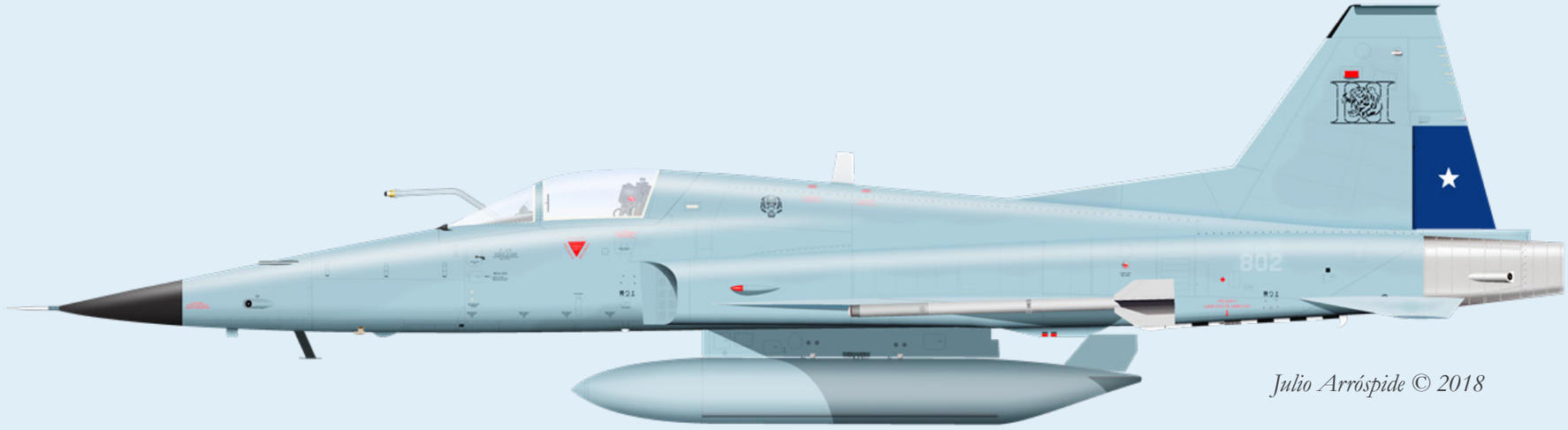
Construido en 1975 con el MSN I.1013, fue trasladado en vuelo desde Estado Unidos, arribando a Chile en 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se re-designa como 812. A mediado de los años 1990 es modificado al estándar Tigre III. Participa en la Operación Manu Tama' I y el Ejercicio Red Flag en 1998, asignado al Comandante de Escuadrilla Jean Pierre Desgroux Y. (Drakma). En 2008 participa en el Ejercicio Cruzex V en Natal, Brasil. A fines del año 2009 es dado de baja y es donado al Museo Aeronáutico, en donde es restaurado y puesto como monumento en el Edificio Corporativo "Comodoro Arturo Merino Benítez" de la FACh en la Base Aérea de Los Cerrillos.

089 - Northrop F-5E Tigre III, S/N 75-0443, N° FACH 801 del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 2009.

Julio Arróspide © 2018

Construido en 1975 con el MSN I.1002, fue trasladado desde Estado Unidos por el Capitán de Bandada Ernesto González Y. (Pekín), arribando a Chile el 16 de octubre de 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se re-designa como 801. A mediados de los años 1990 es modificado al estándar Tigre III. Participa en el Ejercicio Red Flag 1998. En marzo de 2010 es transferido al Grupo de Aviación N° 12. Junto al F-5F N° 817, son los aviones con más horas de vuelo de la flota, con un total aproximado de 10.000 horas de vuelo entre ambos, lo que significa 1/6 del total de horas de vuelo de los F-5 en la Fuerza Aérea de Chile.

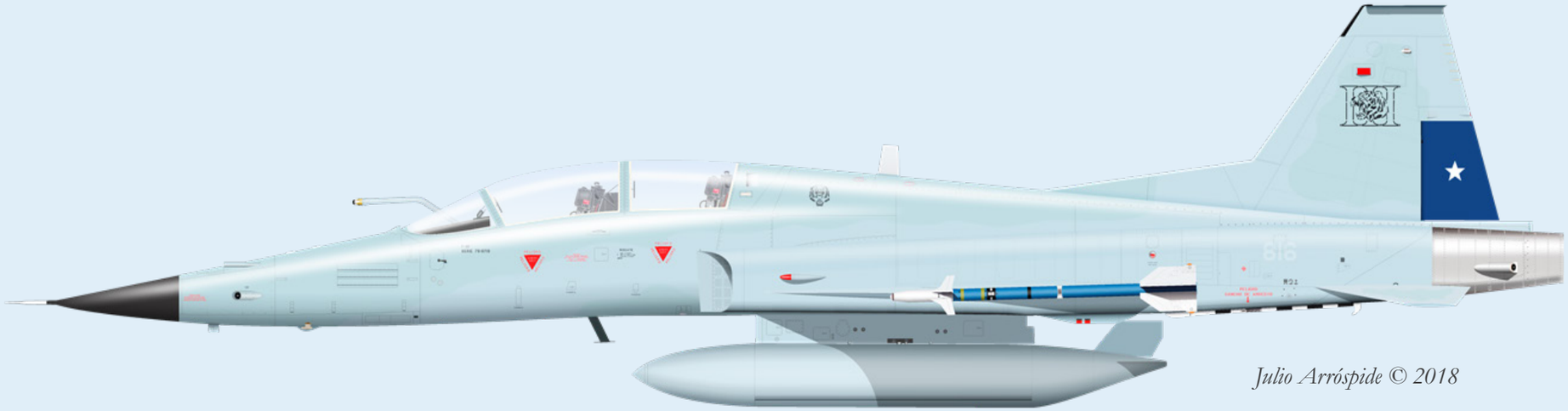
090 - Northrop F-5E Tigre III, S/N 75-0444, N° FACH 802 del Grupo de Aviación N° 12, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 2010.



Julio Arróspide © 2018

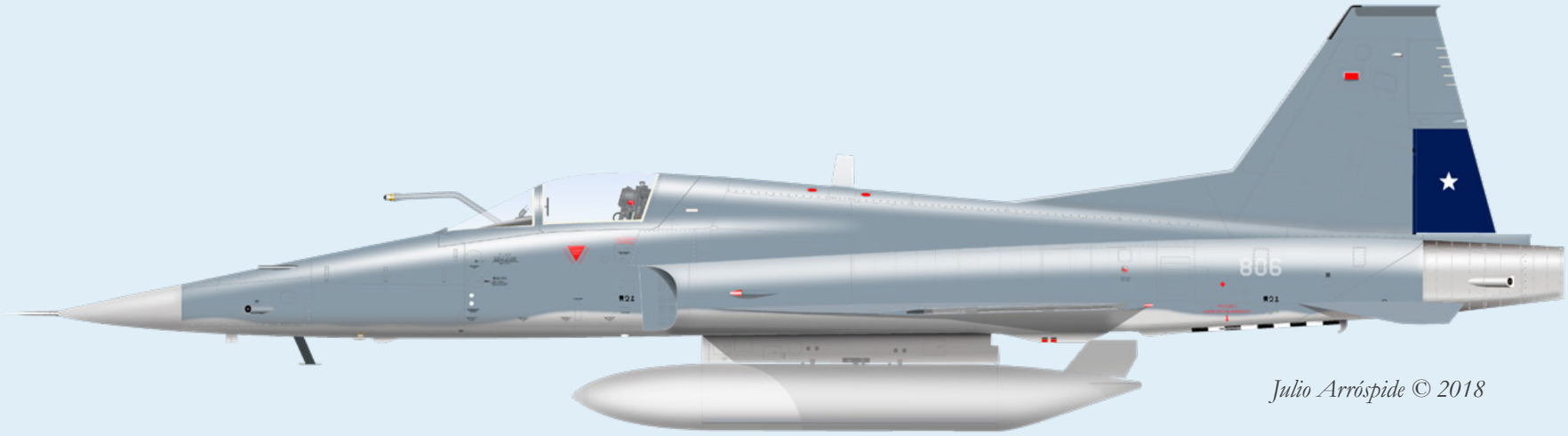
Construido en 1975 con el MSN I.1003, fue trasladado desde Estado Unidos por el Capitán de Bandada Pedro Arancibia N. (Arpón), arribando a Chile el 15 de octubre de 1976. Este avión presentó problemas en uno de sus motores durante el vuelo de traslado y tuvo que quedarse en Cerro Moreno, no pudiendo participar en la ceremonia de recepción en Santiago. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se re-designa como 802. A mediados de los años 1990 es modificado al estándar Tigre III, siendo uno de los primeros aviones de producción en ser entregado por ENAER al Grupo N° 7. Participa en el Ejercicio Cruzex IV en 2008. En marzo de 2010 es trasferido al Grupo N° 12.

091 - Northrop F-5F Tigre III, S/N 75-0710, N° FACH 816 del Grupo de Aviación N° 12, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 2012.



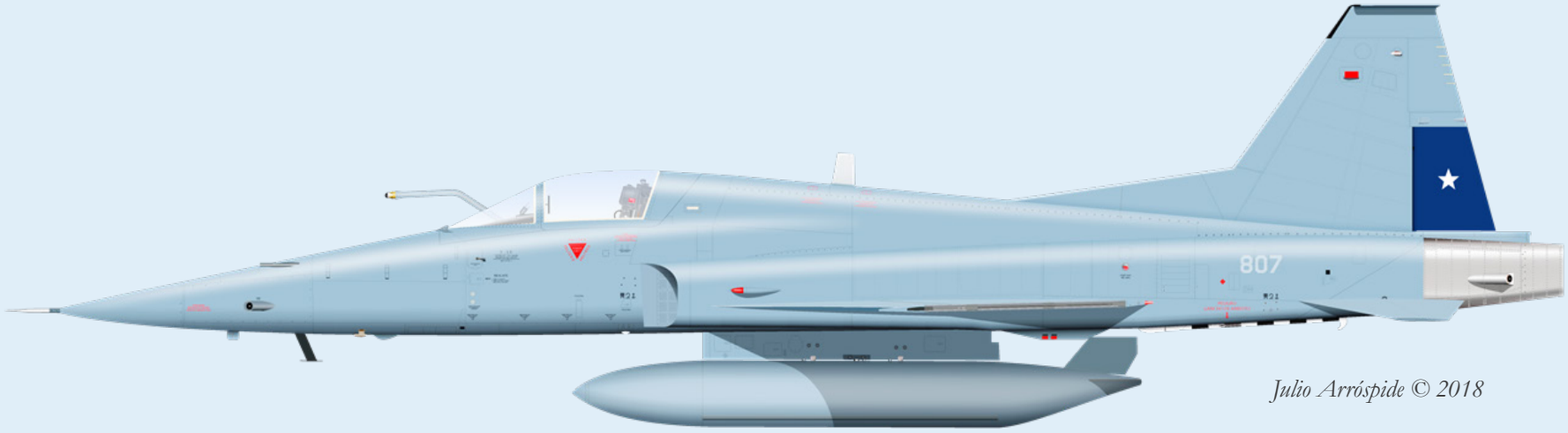
Construido en 1975 con el MSN J.1002, fue trasladado desde Estado Unidos por los pilotos chilenos, arribando a Chile en 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se re-designa como 816. A mediado de los años 1990 es modificado al estándar Tigre III. Entre el 12 y el 14 de enero de 1998 participa en la Operación Manu Tama' I, uniendo el Continente con Isla de Pascua por primera vez por una bandada de aviones de combate. Este avión estuvo al mando del Comandante en Jefe de la FACh, General de Aire Fernando Roja V. (Rufián) y del Comandante del Grupo N° 7, Comandante de Grupo José Mardones Martínez (Mustang). En marzo de 2010 pasa al inventario del Grupo de Aviación N° 12.

092 - Northrop F-5E Tigre III, S/N 75-0448, N° FACH 806 del Grupo de Aviación N° 12, Base Aérea Pudahuel, Santiago, FIDAE 2014.



Construido en 1975 con el MSN I.1007, fue trasladado en vuelo desde Estado Unidos, arribando a Chile en 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se redesigna como 806. A mediado de los años 1990 es modificado al estándar Tigre III y fue el primer avión en recibir capacidad REA, siendo presentado oficialmente el 15 de septiembre de 1997, al mando del Comandante del Grupo N° 7, Comandante de Grupo José Mardones Martínez (Mustang). Participó en el Ejercicio Red Flag 1998 en Nevada, Estado Unidos como avión del Capitán de Bandada Alvaro Aguirre Warden (Azteca). En marzo de 2010 es transferido al Grupo de Aviación N° 12. En la FIDAE 2014 es presentado con un nuevo esquema de pintura de color gris oscuro para sus superficies superiores y gris claro en las inferiores.

093 - Northrop F-5E Tigre III, S/N 75-0449, N° FACH 807 del Grupo de Aviación N° 12, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, Ejercicio SALITRE, 2014.



Construido en 1975 con el MSN I.1008, fue trasladado en vuelo desde Estado Unidos, arribando a Chile en 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se re-designa como 807. A mediado de los años 1990 es modificado al estándar Tigre III y en 2007 recibe la capacidad REA. Participa en el Ejercicio Cruzex IV en 2008, en Natal, Brasil. En 2009 usó bandas rojas de identificación de avión adversario. En marzo de 2010 es transferido al Grupo de Aviación N° 12. En el Ejercicio SALITRE 2014, este avión estrenó un esquema de camuflaje de color gris medio para toda su superficie, incluido el cono de radar. El tono es más claro que los esquemas del 806 y 813.

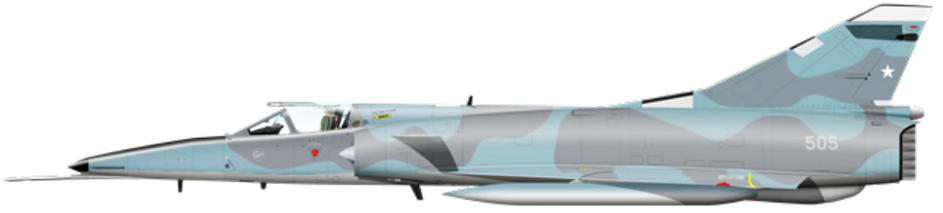
094 - Northrop F-5E Tigre III, S/N 75-0454, N° FACH 813 del Grupo N° 12, Base Aérea Chabunco, 04 de mayo de 2016, vuelo de la hora 60.000 del F-5 en Chile.

Construido en 1975 con el MSN I.1014, fue trasladado en vuelo desde Estado Unidos, arribando a Chile en 1976. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 7 y a mediados del año 1981 se re-designa como 813. A mediado de los años 1990 es modificado al estándar Tigre III. Participa en el Ejercicio Red Flag asignado al Comandante del Grupo N° 7, Comandante de Grupo José Mardones Martínez (Mustang) en 1998 y en el Ejercicio Cruzex 2008. En marzo de 2010 transferido al Grupo N° 12. Participa en el Cincuentenario de la Fuerza Aérea de Uruguay en el año 2013. A partir de 2014 ha usado un esquema gris oscuro para toda su superficie. El 04 de mayo de 2016, este avión vuela la hora 60.000 de la flota, piloteado por el Capitán de Bandada Manuel Peralta V.

Dassault Mirage 50FC/C/DC/CN/DCN

Deltas Supersónicos

Servicio en la Fuerza Aérea de Chile desde 1980 a 2007



El Mirage 50FC N° 505, recién arribado a la Base Aérea de Pudahuel, 1981. **Archivo Rino Poletti B.**

La Enmienda Kennedy y la necesidad de buscar nuevos proveedores

Corría el año 1978 y la Fuerza Aérea de Chile comienza a sufrir los efectos de la Enmienda Kennedy, prohibición para la venta de armas, repuestos y suministros presentada por el Senador norteamericano Edward Kennedy como medida de presión contra la Junta Militar y de Gobierno en Chile en respuesta al atentado que le costó la vida al ex Canciller de la Unidad Popular, Orlando Letelier, y la ciudadana norteamericana Ronni Moffitt, en la ciudad de Washington el 21 de septiembre de 1976. Con la entrada en vigencia de la enmienda, la operación y el flujo normal de repuestos para las aeronaves de origen norteamericano en la FACh se vio seriamente afectada, llegándose al extremo de no disponer de información técnica para el mantenimiento de los aviones Cessna A-37 o de los F-5 Tiger II.

Con esta realidad que afecta al material de vuelo, la Fuerza Aérea de Chile solicita a través del Ministerio de Defensa Nacional información técnica sobre los productos del fabricante francés Avions Marcel Dassault - Breguet Aviation (AMD). El foco de interés de los aviadores chilenos estaba puesto en dos de sus productos: el avión Mirage 50 y el F-1E. El día 03 de julio de 1978 desde el Ministerio de Defensa Nacional se remite el documento Nº 1334/78 al Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, General de Aviación José Martini Lema donde se proporciona la información técnica que maneja el Ministerio de Defensa sobre el producto Mirage 50 y su comparación con el Mirage 5. En la información presentada al Jefe del Estado Mayor General se destacan las ventajas del producto Mirage 50 en comparación con el Mirage 5, su motorización, más potente que la presente en los Mirage de países como Argentina y Perú y una breve comparación de las opciones de radar con que podía equiparse. La documentación afirmaba que el Mirage 50 disponía de las siguientes mejoras en rendimiento sobre el Mirage 5: 15% a 20% de mejora de la carrera de despegue, 1.900 lbs. adicionales de peso en el despegue (aproximadamente 900 kg), 140 km adicionales de radio de acción y un 35% de mejora en tiempo de montada. A nivel de aviónica se destacaba la opción del radar AGAVE F "Looking Radar" por sobre el AIDA II "Range Finder" con un alcance de 25 km y un barrido de 140º.

La influencia del conflicto por las islas del Canal Beagle y las compras argentinas

El 25 de enero 1978 la crisis diplomática y vecinal generada por la pretensión Argentina de tres islas del extremo austral de Chile, conocido como Conflicto del Beagle, tomó un ritmo acelerado hacia un desenlace bélico, esto ocasionado por la respuesta trasandina que declaraba "insanablemente nulo" la determinación del laudo arbitral de la Reina de Inglaterra del 2 de mayo de 1977. El resultado del laudo arbitral entregó sin discusión la soberanía de las tres islas a la tesis chilena, lo que fue rechazado de lleno por la cúpula militar argentina en enero de 1978. La vía diplomática parecía no funcionar, iniciando el país trasandino presión a nivel militar para resolver las diferencias a través de la vía armada y un acelerado proceso de compras de armamento que consideró la adquisición de un lote inicial en Israel de veintiséis IAI Nesher bajo la denominación de Dagger (en 1980 se adquirió un segundo lote de trece aparatos adicionales). La grave situación de conflicto con Argentina, la imposibilidad de adquirir equipos para la defensa con su tradicional proveedor, EEUU, llevó a acelerar el proceso de evaluación de la plataforma Mirage, considerando que Francia no mantenía ningún tipo de restricción para la venta de armas con nuestro país.

La determinación final no fue simple, y queda de manifiesto en dos factores: cambio de proveedor, significativo si se considera que el paradigma y doctrina predominante en la Fuerza Aérea de Chile hasta esa fecha era de origen norteamericano, y finalmente el logístico, al abrir una nueva línea de suministros a la ya compleja tarea de conseguir componentes para la operación de las plataformas de combate. Ya en 1971 la Fuerza Aérea de Chile había realizado evaluaciones para incorporar aviones como el Mirage, Draken y F-5, estudios y antecedentes que fueron retomados en esta oportunidad para tomar la decisión de adquirir este reactor de ala delta.

Así en julio de 1979, el gobierno de Chile pone una orden de compra con carácter de urgente a Avions Marcel Dassault - Breguet Aviation (AMD) por 16 aviones Mirage 50, lo que convirtió a nuestro país en el primer operador de este nuevo producto Dassault. Originalmente se consideró la adquisición de 18 aparatos, pero ese número fue descartado debido a que se necesitaban recursos para la construcción de la infraestructura donde operarían los nuevos aviones. Las tripulaciones seleccionadas para la operación del nuevo material fueron enviadas a Francia durante los últimos meses del año 1979, siendo los oficiales destinados a la OCU (Unidad de Conversión Operacional) EC 2/2 ubicada en la ciudad de Dijon para comenzar su entrenamiento, y los especialistas a la Escuela Técnica del Armée de l'Air ubicada en Rochefort.

Debido a la urgencia de la compra, AMD adquirió al Armée de l'Air ocho aviones Mirage 5F que tenían pocas horas de vuelo y que correspondían a parte de los Mirage 5J fabricados para Israel a finales de los 60, que fueron embargados por el gobierno francés en 1970, siendo almacenados hasta el año 1972, fecha en que fueron puestos en servicio en los Escadron de Chasse 2/13 "Alpes" y Escadron de Chasse 3/13 "Auvergne" como modelo 5F. Se deseó que todos los Mirage 50 correspondieran a aeronaves usadas sacadas del stock del Armée de l'Air y repotenciadas con el Atar 9K-50, pero existió la negativa del gobierno galo para esta opción de compra, por lo que finalmente se tuvo que escoger entre un mix de aeronaves de segunda mano, con nueva planta motriz, y nuevas salidas de fábrica. Los Mirage 5F fueron rápidamente modificados al estándar Mirage 50, siendo removida su motorización original y reemplazada por una más potente. Estos primeros aviones corresponden a la versión Mirage 50FC que básicamente era un Mirage 5 al que se integraron las mejoras de la versión 50, siendo el cambio más importante el de su planta motriz, compartiendo un 90% de sus partes estructurales con el modelo Mirage 5 y un 95% de los sistemas de su predecesor, el Mirage III. Respecto al componente motriz Atar 9C fue reemplazado por un Atar 9K-50 que le proporcionaba 7.200 kg. de empuje a máxima potencia.

El Mirage 5F 13-SC del EC 3/13 Auvergne del Armée de l'air, c/n 16, en 1978, que sería entregado a la FACh como el N° 505.

Los primeros ocho Mirage 50 FC fueron entregados a Chile entre el 26 de junio y el 9 de octubre de 1980 por vía marítima y volando en Antofagasta a contar de agosto de 1980, recibiendo las seriales 500 al 507. Posteriormente el Mirage 50FC serie 500 sería rematriculado 508. Todos estos aviones llegaron al país luciendo un camuflaje en verde oliva, gris oscuro y su sección ventral en un gris perla con toque aluminio, similar al empleado por los aviones del Armée de l'Air.

Tras la entrega de los primeros aviones, entre el 27 de abril de 1982 y el 6 de enero de 1983 se recibe un segundo lote compuesto por 6 aviones correspondientes al modelo Mirage 50C. Estos seis aviones eran aeronaves nuevas de fábrica, equipadas con el radar AGAVE y seriadas del 509 al 514. La diferencia más notoria con los Mirage 50FC era su nariz más grande y estilizada que incluía el tubo pitot en la punta del mismo. Venían pintados en dos tonos de gris azulado más propio de aeronaves destinadas a la intercepción. Casi en paralelo se reciben dos entrenadores Mirage 50 DC los días 28 de mayo (515) y el 24 de noviembre de 1982 (516). Ya comenzando 1983 la totalidad de los aviones adquiridos, 16 en total, se encontraban en territorio nacional comenzando a escribirse la historia de los deltas en la Fuerza Aérea de Chile.

El Mirage 50FC N° 507 volando sobre la Cordillera de Los Andes con el esquema de pintura original. **Vía Dan Toro A.**

El Mirage 50FC N° 507 aterrizando en el Aeropuerto Pudahuel. Este avión sería la última perdida de la flota en el año 1993. **Archivo Rino Poletti B.**

Distintas vistas del avión Mirage 50FC N° 506 en la Base Aérea de Pudahuel. Este avión se accidentaría en 1986 y posteriormente sería recuperado y llevado al estándar Pantera. **Autor: Rino Poletti B**.

Líneas de vuelo de material 50FC y 50C a principios de 1986, antes de su traslado a Punta Arenas. **Archivo Raúl Zamora M**.

El Mirage 50C N° 512 con su novedoso esquema de pintura de baja visibilidad, operando en la Base Aérea de Pudahuel. **Archivo Raúl Zamora M**.

El Mirage 50DC N° 516 original, al poco tiempo de su llegada a Chile. El 28 de diciembre de 1983 sufrió un flame-out durante el despegue y su tripulación tuvo que eyectarse, saliendo ilesos. **Archivo Rino Poletti B**.

El reemplazo del 816, un Mirage IIIBE, ex ADLA, convertido al estándar 50DC. Los tonos de pintura eran más oscuros y el patrón de las manchas difería del original. Posteriormente fue modificado a estándar Pantera. **Archivo Rino Poletti B**.

Grupo de Aviación Nº 4: la casa de los Mirage 50

Corría 1980 y el Alto Mando de la Fuerza Aérea dispuso la reactivación de una de sus unidades de combate que se encontraba en receso, el Grupo de Aviación Nº4. Esta unidad cuyos orígenes se remontan a 1928, fue el grupo escogido para la operación del material Mirage que ya comenzaba a recibirse. Con este fin el Comando Logístico recibió una serie de tareas para disponer de las instalaciones, equipos e infraestructura necesarios para operar los nuevos aviones desde el Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. En tan sólo seis meses se construyen hangares y dependencias para el personal, se habilita una losa de operaciones y dispone de refugios QRA para mantener un elemento de Mirage en alerta, todo esto en el sector norte del aeropuerto, en lo que hoy son las instalaciones del Grupo de Aviación Nº 10. En una ceremonia efectuada el día 15 de septiembre de 1980, fecha en que se conmemoraba el 40º aniversario de la Batalla de Inglaterra, fue reactivada esta unidad de combate, siendo su nuevo Comandante el Comandante de Grupo Joaquín Urzúa Ricke. Durante la ceremonia de reactivación dos aeronaves alzaron el vuelo dando inicio oficial a la operación del material Mirage dentro de la Fuerza Aérea de Chile. Los pilotos al mando de esas aeronaves eran los capitanes Osvaldo Sarabia Vilches y José Huepe Pérez.

Despliegues y operación

Una vez recibidos los nuevos aviones y en la medida que se iban incorporando al inventario, comenzó una serie de despliegues a lo largo del país, siendo los más importantes los realizados a la base aérea de Iquique y Punta Arenas. Es en esta última instalación donde los aviones comienzan a tener una mayor presencia dado los roces que se vivían con la Junta Militar argentina y la necesidad de marcar presencia en la zona austral. Durante el conflicto del Atlántico Sur en 1982, que mantuvieron Inglaterra y Argentina por la posesión de las islas Falklands y Georgias del Sur, el Grupo de Aviación Nº 4 y sus aviones disponibles fueron puestos en estado de alerta y desplegados a las dependencias de la Base Aérea Chabunco al norte de la austral ciudad de Punta Arenas. Desde ahí realizaron patrullajes del espacio aéreo nacional y obligaron al país trasandino a mantener parte de sus medios de defensa aérea al pendiente de la actividad de los aviones nacionales. Comprender que esta zona estaba "caliente" desde 1977 por la reclamación de soberanía Argentina de tres islas del Canal Beagle y que a la fecha se mantenían en arbitraje, disputa que finalmente entregó la razón a la tesis chilena en 1984.

Traslado a Punta Arenas

El resultado de estas correrías a lo largo del territorio nacional fue que el Alto Mando de la Fuerza Aérea decidiera asentar su principal unidad de combate en la austral ciudad de Punta Arenas, construyendo para ello lo que a la fecha es la mayor instalación militar de esta rama de la defensa nacional. Se habilita en el Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo una nueva pista, así como nuevas calles de taxeo, un complejo de refugios fortificados capaces de proteger y albergar un importante número de aeronaves, hangares de dispersión / QRA capaces de alojar a las dotaciones de las aeronaves y un gran QRA acorazado capaz de mantener aviones en estado de alerta 24x7 con un tiempo de respuesta de 3 minutos y un acceso inmediato a la pista principal. Todas estas fortificaciones recibieron nombres simbólicos como "Coraza", "Escudo" y "Dragón", este último posible de ver desde el terminal de pasajeros de la austral ciudad. Estos trabajos estuvieron listos en marzo de 1986, permitiendo el traslado y asentamiento de los aviones Mirage 50 en la austral ciudad de Punta Arenas.

Las dos versiones de Mirage operando en su nuevo asentamiento en la Base Aérea de Chabunco. El Mirage 50C N° 513 y el Mirage 50FC N° 502, taxeando para iniciar una nueva misión de entrenamiento. **Archivo Rino Poletti B**.

El Mirage 50FC N° 501, luciendo su nuevo esquema de pintura de baja visibilidad en uno de los refugios construidos específicamente para su operación. Los numerales no se mantuvieron como los de los modelos 50C. **Archivo Rino Poletti B**.

El Mirage 50C N° 504, en vuelo sobre la Cordillera de los Andes. Nótese su ala derecha sin pintura, producto de una inspección de mantenimiento o de un recambio. **Autor: José Huepe P.**

El Mirage 50C N° 513 sale de los refugios del Grupo de Aviación N° 4 para iniciar una nueva misión de entrenamiento. **Archivo Rino Poletti B.**

El Mirage 50DC N° 516 taxeando en la Base Aérea de Chabunco para realizar una misión de instrucción. **Archivo Rino Poletti B.**

El Mirage 50FC con su nuevo esquema de pintura de superioridad aérea, operando en la Base Aérea de Pudahuel. **Autor: Patrick Laureau.**

Programa de modernización

Una vez concluido el Conflicto del Atlántico Sur, el Comando de Combate comienza una serie de estudios sobre los resultados de la operación de los aviones Dagger y Mirage IIIEA de la Fuerza Aérea Argentina durante los dos meses de conflicto que mantuvo este país con Inglaterra. No era la primera vez que la FACh realizaba un estudio de este tipo sobre los aviones Mirage. Ya en el año 1971 quien fuera posteriormente su Comandante en Jefe, Fernando Matthei Aubel, tuvo la misión de investigar y conocer de boca de pilotos de la Fuerza Aérea de Israel, los pros y los contras de la aeronave de industrias Dassault. Preliminarmente los análisis coincidían en que el problema de rendimiento de los deltas trasandinos fue generado al operar los aviones al límite de su radio de acción en misiones CAP o ataque naval, sin contar con reabastecimiento de combustible en el aire. En los combates aéreos pesó sobremanera este último aspecto al no poder mantenerse más que unos pocos minutos sobre el área de operaciones tratando de encontrar las patrullas de Sea Harrier. Finalmente se detectó que el misil Shafrir Mk.2 no fue los suficientemente apto para enfrentar a los aviones británicos que portaban el AIM-9L, lo que se vio reforzado por la imposibilidad de los pilotos trasandinos de mantener el control del escenario y caer en el juego de los pilotos de la Royal Navy que operaban a menor altitud, lo que restaba maniobrabilidad y varias libras de combustible extra a los deltas argentinos. A comienzo de los 80 la Israel Aircraft Industries Ltd (IAI) comienza a ofrecer un completo paquete de actualización para los aviones Mirage el que buscaba igualar sus prestaciones con el IAI Kfir C2. Uno de los primeros interesados en la actualización de sus deltas fue justamente la Fuerza Aérea Argentina, quien denominó el programa de actualización de sus IAI Dagger como Finger, contándose para la fecha del conflicto con un primer prototipo. Tras la guerra el programa Finger sufrió algunos cambios, debido a que parte de los equipos de navegación y electrónicos que consideraba la actualización eran de origen británico que por razones obvias no pudieron ser integrados en el avión.

Todas las lecciones del conflicto del Atlántico Sur y los desarrollos de la Israel Aircraft Industries Ltd fueron recogidos en Chile y plasmados en un primer programa de modernización conocido como Bracket, desarrollado por la recién creada Empresa Nacional de Aeronáutica, ENAER, descendiente directo del Ala de Mantenimiento, bajo la asesoría y apoyo de la Israel Aircraft Industries Ltd. Este primer esfuerzo de actualización, realizado sobre el Mirage 50C serie 514, incorporó filetes generadores de vórtices en el cono radar de la aeronave y aletas canard. El 514 fue utilizado como banco de pruebas aerodinámico, siendo presentado durante FIDA 86 como Mirage 50CN.

Este primer esfuerzo tomó otros matices posterior a 1986, decidiéndose realizar una completa modernización de la aeronave no tan sólo en su aviónica y sistemas internos, sino que estructural, convirtiendo los trabajos sobre los Mirage 50 en el proyecto de modernización más complejo y significativo realizado en Chile hasta la fecha. La modernización consideraba integrar en todos los aviones los filetes generadores de vórtices en la nariz de la aeronave y aletas canard, que reducían la carrera de despegue en 1500 pies (sobre 450 mt), reemplazo del tren de aterrizaje por otro similar a los empleados por los aviones IA Kfir, con el objeto de poder levantar cargas externas más pesadas, y la integración de una nueva la sección de nariz, estilo Kfir que extendía su morro en un metro de longitud. Este cambio, el más notorio de los realizados permitió la integración de equipos de navegación de procedencia británica y la integración de un nuevo radar, el ELTA EL/M2001B fabricado en Israel. El primer avión en integrar todos estos cambios fue el mismo Mirage 50C serie 514 empleado previamente como banco de pruebas aerodinámicos, trabajo presentado el 14 de octubre de 1988 bajo la denominación de Pantera.

Preparación del Mirage 50C N° 514, prototipo del programa de modernización "Bracket", para un vuelo de pruebas en la losa de ENAER. **Archivo Rino Poletti B.**

Mirage M50CN Pantera: aviónica y armamento

El corazón del Pantera lo constituye su radar ELTA EL/M2001B, un pequeño radar de tipo telemétrico desarrollado por ELTA a comienzos de los 70 con capacidad aire-aire y aire-tierra, cuyo factor de forma es el de "tronco de cono" y que integra siete módulos y la antena radar en su parte delantera. Uno de sus mayores defectos era justamente su antena, la que se encontraba fija proveyendo un alcance máximo no superior a los 30 km en misiones aire-aire no logrando superar al equipo francés AGAVE en funciones de intercepción. Como principal equipo abordo, su mayor rendimiento se obtenía en operaciones de ataque a tierra al integrar el modo CCIP o "Punto de Impacto Calculado Continuo" que permitía descargar su armamento casi sin errar un blanco. Tanto en modos aire-aire como aire-tierra la adquisición de un objetivo era automática y los datos presentados en una pantalla multifuncional ubicada a la izquierda al interior del cockpit y el HUD de la aeronave. Se desconoce por qué se optó por este sistema en desmedro del radar francés.

En un principio, el Pantera siguió operando con el Shafrir Mk.2, pero iniciando los 90 comenzaron los esfuerzos por integrar un nuevo misil aire-aire, recurriendo a un nuevo producto de Rafael, el Python III. El Python III está basado en la serie Shafrir, entrando en servicio a mediados de los 80 en Israel. Dispone de un buscador IR todo aspecto que puede ser esclavizado al radar y una capacidad de lanzamiento de 30º, donde dependiendo de su altitud, su alcance efectivo variaba entre los 5 y los 15 km. Las pruebas de lanzamiento de este misil, efectuadas desde el Pantera serie 514, fueron realizadas en 1993 desde la Base Aérea Los Cóndores, homologándose e integrándose posteriormente en la totalidad de la flota Pantera. En la misma fecha también se evalúa la opción de integrar armamento láser para los Mirage que iban completando su proceso de modernización. La imposibilidad de conseguir bombas de guía láser (LGB) en los Estados Unidos hizo que Chile evaluara un kit de modernización para bombas de propósito general de la serie Mk.82 / Mk.83 y Mk.84 que la Israel Aerospace Industries desarrolló a finales de los 80. Este kit denominado Griffin contenía un seeker o cabeza de búsqueda y una serie de aletas móviles y rígidas (cuatro en la sección delantera de la bomba y cuatro en la sección trasera), más las correspondientes estaciones de armas que por las dimensiones de las aletas de la bomba, tenían una mayor altura y forma distinta a las empleadas por una bomba de propósito general. Dichas armas y soportes eran instalados en las estaciones de armas delanteras, ubicadas por debajo de las tomas de admisión de aire. Para comienzos de 1995 las LGB Griffin comenzaron a ser parte del inventario de armas del Pantera siendo posteriormente adoptadas por los M-5M Elkan. Una de las cualidades más notorias de esta arma fue que permitió a la Fuerza Aérea de Chile desarrollar ataques Stand Off de precisión al disponer de un rango de alcance de 10 km, aunque con una serie de restricciones, siendo la principal la iluminación de los objetivos en condiciones de mal tiempo, un CEP de 8 metros y la necesidad de emplear como plataforma de iluminación uno de los dos Pantera duales como origen del haz láser.

Presentación oficial del prototipo del Proyecto "Pantera", el avión Mirage 50CN, nueva denominación para los aviones modificados. La exhibición a público se hizo el día 14 de octubre de 1988. **Archivo Rino Poletti B.**

Primeros vuelos de prueba del prototipo Pantera N° 514, en configuración limpia y sin sus cañones DEFA de 20 mm. **Archivo Rino Poletti B.**

El prototipo Pantera N° 514 aproximando a aterrizar durante uno de sus vuelos de prueba. **Archivo Rino Poletti B.**

Los representantes de IAI junto al piloto de pruebas israelí y el Comandante de Escuadrilla Jorge Rojas A., después del vuelo de pruebas del prototipo Pantera. Al lado, la pantera pintada a ambos lados de la proa del avión. **Archivo Rino Poletti B.**

Línea de producción del Proyecto Pantera en ENAER a mediado de los años 90, en donde se observa al menos 6 fuselajes siendo modificados, en distintos grados de avance. **Archivo Rino Poletti B.**

El Mirage 50FC N° 502 en las últimas fases de su conversión a Pantera en las dependencias de ENAER. **Archivo Rino Poletti B.**

Respecto a la electrónica del avión, este integró versiones más evolucionadas del Caiquén y Eclipse desarrollados a comienzos de los 80 por el Departamento de Electrónica de la Dirección de Investigación de la Fuerza Aérea de Chile. Estos desarrollos fueron tomados por la empresa Desarrollo de Tecnologías y Sistemas (DTS) quién integró a los dos productos anteriormente mencionados una completa suite de contramedidas electrónicas desarrollada localmente. Esta suite recibía la denominación de DM/A-401 y era el último componente destinado a la protección de la aeronave en el aspecto electrónico.

Detalle de las aletas Canards del Pantera. Al lado, detalle de la lanza de reaprovisionamiento de combustible en el aire. **Autor: Raúl Zamora M.**

Detalle de la antena de RWR en la deriva. Al lado, detalle del dispensador ECM del Pantera. **Autor: Raúl Zamora M.**

El Pantera N° 505 portando 2 misiles Python 3. **Autor: Raúl Zamora M.** Al lado un avión Pantera realizando el disparo de un misil Python 3. **Fuente: FACh.**

Despliegues de largo alcance

El prototipo del Pantera, serial 514, no poseía la capacidad de reaprovisionamiento aéreo, la que fue integrada a contar del primer avión de producción (serie 510) y posteriores. Esta nueva capacidad permitió en septiembre de 1996 el primer reabastecimiento aéreo realizado en el aire por aviones de la Fuerza Aérea, y los primeros despliegues de largo alcance y sin escalas técnicas entre Punta Arenas, Antofagasta e Iquique, para los despliegues a maniobras y ejercicios tridimensionales con el resto de las ramas de la defensa. El año 2002 la Fuerza Aérea de Chile participó con medios del Grupo de Aviación N° 4 en el ejercicio internacional CRUZEX 2002, desplegando entre los días 27 de abril y 11 de mayo del 2002 una bandada compuesta por los Pantera monoplazas series 504, 508, 514 y el dual 515 efectuando reabastecimiento aéreo sobre territorio argentino en su misión de auto traslado a la Base Aérea de Canoas en Brasil.

Formación de aviones Pantera durante su traslado para participar en el Ejercicio Cruzex 2002, en la Base Aérea de Canoas, Brasil. **Archivo Rino Poletti B.**

El Pantera N° 515 se aproxima a la sonda de reaprovisionamiento de combustible del Tanquero Águila durante el traslado del Grupo N° 4 a Brasil, para participar en el Ejercicio Cruzex 2002. **Archivo Rino Poletti B.**

Últimos días de operación de los Pantera

Comenzaba el año 2000 y se concluye la entrega del último avión modernizado, serial 501, el que fue presentado durante FIDAE 2002. Ya en aquellos días se cuestionaba el alto costo de la hora de vuelo de los Pantera y Elkan de la Fuerza Aérea, así como el costo de reconversión final de los Pantera cuando el mercado aeronáutico de segunda mano, especialmente el norteamericano y el francés, se abrían a la posibilidad de vender su productos de primera línea, como el F-16 y el Mirage 2000. Cabe mencionar en este punto que el Mirage Pantera nació de necesidad de la Fuerza Aérea por actualizar su flota de combate en una época donde sus tradicionales proveedores de equipos cerraron sus puertas y negaron la posibilidad de suministrar aeronaves nuevas. En un escenario incierto a finales de los 80 la única alternativa fue la modernización de los aviones y la extensión de su vida útil en un horizonte que superaba el año 2000. En este contexto, desde el año 2000 comienzan las gestiones para conseguir repuestos, las que finalmente se materializaron en la compra de aeronaves Dassault/Atlas Cheetah E en Sudáfrica el año 2003, adquiriendo 5 aeronaves. Algunos de los componentes de los Cheetah son montados en los Mirage Pantera, reemplazando el "soute AR" que mantenía una cámara trasera por el sudafricano que incorporaba un nuevo lanzador de señuelos. Misma situación aconteció con las lanzas de reabastecimiento aéreo de los Cheetah, las que fueron montadas en al menos dos Mirage Elkan pero sólo de forma estática, sin estar operativas y siendo desmontadas posteriormente. Una de estas células fue expuesta en Cerro Moreno en una jornada de puertas abiertas, numerado como 512, mientras que en la zona austral del país, un "raro" Mirage Pantera, N° 500, fue expuesto en la zona franca de la ciudad de Punta Arenas, durante una muestra por el mes aniversario.

El Alto Mando de la Fuerza Aérea planificó el año 2001, tras la selección de los F-16 C/D, concentrar todo el material Mirage en el sur del país y extender su uso hasta el año 2015, cosa que finalmente no se concretó ante la oferta de aviones F-16 AM/ BM recibida desde Holanda. En este escenario, la suerte de los Mirage estaba echada, comenzando la baja de todo el material con la salida en diciembre del año 2006 de todos los Mirage M-5M Elkan. Los Mirage Pantera surcaron los cielos patrios por un año más. Así el 28 de diciembre del año 2007 y tras 27 años de uso ininterrumpido, concluye la operación de los deltas de Dassault en Chile, proceso que involucró la desactivación del Grupo de Aviación Nº 4 y el traslado a dependencias de la Base Aérea El Bosque de todos los aviones para su almacenamiento.

Fuselaje del Mirage Cheetah E 833 de la Fuerza Aérea de Sudáfrica, en el Museo Aeronáutico. **Autor: Andrés Contador K**.

Listado de aviones Cheetah adquiridos

#	Modelo	c/n	N°
1	Atlas Cheetah E	435	819
2	Atlas Cheetah E	437	820
3	Atlas Cheetah E	409	827
4	Atlas Cheetah E	416	832
5	Atlas Cheetah E	464	833

Ultimo vuelo en Mirage Pantera del Comandante de Escuadrilla Arnoldo Toledo M. (Toránaga), Suboficial Octavio Martínez E. (Mangosta) y Francisco Pizarro A. (Pistolero), correspondiente al traslado de los aviones 515 y 504, el 04 de enero de 2008 desde Punta Arenas a Santiago. **Vía Octavio Martínez E**.

Preservación histórica del Mirage Pantera

Al igual que las últimas flotas de aviones que han sido dadas de baja, los Mirages Pantera fueron debidamente almacenados para un eventual comprador o mantenerlos en reserva si en una eventualidad pudieran ser retornados al servicio. Dos aviones fueron donados al Museo Aeronáutico, el 503 y el 515, en julio de 2008, los cuales pueden ser visitados y fotografiados por los entusiastas de los deltas supersónicos. El Pantera N° 505 fue puesto como monumento en el Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez, en tanto que el N° 510 fue donado a la Escuela de Especialidades para la instrucción de alumnos.

Una situación inusual fue advertida el año 2011 al divisarse un avión Pantera con el numeral 500 en la Base Aérea de Chabunco. Se debe recordar que el N° 500 fue usado por el Mirage 50FC, c/n 30, al arribar a nuestro país. En 1981 se re designó como 508, al eliminarse de las flotas de aviones de la FACh los numerales 00. Por lo tanto, la duda recién se despejó al consignarse de que se trataba del fuselaje del avión Atlas Cheetah E N° 820 (c/n 437) que había sido pintado con los colores de los aviones Pantera, asignándole el numeral 500. A simple vista no era fácil darse cuenta que no era un Pantera, sin embargo algunos detalles como el borde recto del estabilizador vertical, la forma del carenado del tubo pitot, la ausencia de algunas antenas y la presencia de paneles distintos hacían caer en cuenta de que definitivamente no era un Pantera. Posteriormente, este avión fue retirado y en su lugar se puso al 508.

#	Avión	Modelo	Destino/Ubicación
1	500	Cheetah E	Monumento en la Base Aérea de Chabunco en 2011.
2	503	M-50CN	Donado al Museo Aeronáutico, en exposición.
3	505	M-50CN	Monumento en el Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez.
4	508	M-50CN	Monumento en la Base Aérea de Chabunco.
5	510	M-50CN	Donado a la Escuela de Especialidades como material de instrucción.
6	515	M-50DCN	Donado al Museo Aeronáutico, en exposición.

Aviones Mirage Pantera donados al Museo Aeronáutico, N° 503 y N° 515. **Fuente: Museo Aeronáutico.**

Avión Cheetah E (c/n 437) pintado como el Pantera N° 500 en el año 2011 en la Base Aérea de Chabunco. **Autor: Andrés Contador.**

Pérdidas de material de vuelo y accidentes mayores

Los aviones Mirage durante su dilatada carrera operacional en la Fuerza Aérea de Chile, también sufrieron el embate de los accidentes aéreos y en un caso con la pérdida de un piloto. El primer accidente tuvo ribetes de secretismo máximo, ya que se trató de uno de los aviones Mirage 50DC recién llegados en 1982. El día 28 de diciembre de 1983, el avión Mirage 50DC N° 516, despegaba desde Pudahuel para realizar un turno de instrucción al Capitán Christian Bakx (QEPD) y cuyo instructor era el Capitán Osvaldo Saravia V. El avión experimentó un flame-out durante el despegue, situación que no se pudo remediar dada la altura a la que volaban, por lo cual se vieron obligados a realizar una eyección inmediata, sin sufrir lesiones ambos pilotos. La información de la pérdida de este avión se mantuvo con el debido resguardo, sin embargo un aventurado caza-noticias dentro de las mismas filas de la Institución divulgó el hecho. El resultado fue la baja deshonrosa. La pérdida de uno de los aviones de instrucción fue un golpe duro para el Grupo N° 4, por lo cual se solicitó un reemplazo a la brevedad. El Ejército del Aire de Francia entregó un Mirage IIIBE, el cual fue entregado modificado al estándar 50DC y posteriormente al estándar Pantera por ENAER.

Los Capitanes Osvaldo Saravia V. y Christian Bakx, salvaron sus vidas al eyectarse del malogrado 516, el cual experimentó un flame-out durante el despegue. Fue la primera pérdida total, afortunadamente la tripulación salvó ilesa. **Archivo Rino Poletti B.**

En 1986, durante la maniobra de aterrizaje del avión N° 506, se produce un flame-out del motor. Su piloto, el Comandante Eitel Von Mulhenbrock H., en lugar de eyectarse, permanece en el avión, el cual impacta con el terreno. Afortunadamente, el impacto se produce en una zona pantanosa, lo que le salvó la vida y lo que permitió recuperar posteriormente el avión. El Comandante Von Mulhenbrock tuvo que ser rescatado cuidadosamente, ya que era evidente el daño en su columna vertebral. Fue sometido a varias operaciones y fue restringido para el vuelo. Sin embargo, la fuerza de voluntad de este experimentado piloto le permitió recuperarse y volver a volar aviones de combate, lo cual fue sellado con un vuelo en el avión N° 506 una vez puesto en vuelo.

El siguiente accidente puso de luto al Grupo N° 4. Se realizaban actividades el sábado 17 de junio de 1989 y durante el despegue del avión N° 511, sufre una explosión en el motor, precipitándose a tierra a las 08:35 AM. El avión iba al mando del Capitán de Bandada Sergio Rojas Ávila, casado, 29 años y padre de tres hijos, quien logra iniciar el proceso de eyección. Sin embargo, la actitud y velocidad del avión hizo que la eyección fuera parcial, impactando el terreno, sin alcanzar a desplegar el paracaídas, falleciendo el Oficial como consecuencia de las múltiples heridas.

El 511 volando sobre Santiago. El 18 de junio de 1989 se accidenta cobrando la vida del Capitán de Bandada Sergio Rojas A. (QEPD). **Archivo Rino Poletti B.**

El último accidente del material Mirage 50 se produce el día 11 de marzo de 1993 cuando el Mirage 50FC N° 507 despegaba para realizar un turno de entrenamiento operativo al mando del Capitán de Bandada (A) Claudio Ibacache. Sin embargo, durante el despegue se desprende una de las ruedas del tren principal. Se declara la emergencia y comienza a establecerse el procedimiento de emergencia que debía aplicarse. Lamentablemente, la configuración del avión no permitía un aterrizaje sin tren, lo cual fue confirmado por la misma Dassault. Por lo tanto, se instruyó al piloto para que comenzara a gastar combustible y se escogió la zona de la Mina Pecket, 40 km al nor-poniente de la austral ciudad, para realizar una eyección controlada, así como la preparación del procedimiento de rescate. Después de una hora, el Capitán Ibacache se eyecta y es rescatado por un helicóptero, en tanto que el avión se estrella, destruyéndose completamente. El avión no había sido modificado a Pantera, llegando esta noticia a Santiago en momentos en que el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Fernando Matthei y el Ministro de Defensa Patricio Rojas inspeccionaban la línea de modernización de los Pantera en ENAER aquel 11 de marzo.

El Mirage 50FC N° 507 fue la última pérdida total. Afortunadamente, su piloto, el Capitán de Bandada Claudio Ibacache E. pudo eyectarse sin inconvenientes, resultando ileso. **Archivo Rino Poletti B.**

#	Fecha	Causal	Avión	Piloto	Eyección	Resultado
1	28-12-1983	FO	516	CDB Osvaldo Saravia V.	Sí	Ileso
				CDB Christian Bakx	Sí	Ileso
2	00-00-1986	FO	506	CDG Eitel Von Muhlenbrock	No	Lesionado
3	18-06-1989	FT	511	CDB Sergio Rojas A.	Sí	Fallecido
4	11-03-1993	FT	507	CDB Claudio Ibacache E.	Sí	Ileso

AF=Aterrizaje Forzoso; CA=Colisión Aérea; CP=Colisión con Pájaros; CT=Colisión con el Terreno (Tierra o mar); EM=Explosión Munición; FO=Flame-Out (Apagado motor); FT=Falla Técnica; GL=G-LOC (Pérdida de Conciencia por G's); PC=Pérdida Control.

Resumen de características y detalles de la flota

#	N° FACh	N° Serie	Modelo	Inicio Servicio	Término Servicio
1	500 – 508	30	50FC	1980 – G.4	28-12-2007 – Almacenado en Ala Abastecimiento.
2	501	1	50FC	1980 – G.4	28-12-2007 – Almacenado en Ala Abastecimiento.
3	502	3	50FC	1980 – G.4	28-12-2007 – Almacenado en Ala Abastecimiento.
4	503	5	50FC	1980 – G.4	28-12-2007 – Donado al Museo Aeronáutico.
5	504	8	50FC	1980 – G.4	28-12-2007 – Almacenado en Ala Abastecimiento.
6	505	16	50FC	1980 – G.4	28-12-2007 – Almacenado en Ala Abastecimiento.
7	506	23	50FC	1980 – G.4	28-12-2007 – Almacenado en Ala Abastecimiento.
8	507	28	50FC	1980 – G.4	11-03-1993 – Destruido en accidente.
9	509	51	50C	1982 – G.4	28-12-2007 – Almacenado en Ala Abastecimiento.
10	510	52	50C	1982 – G.4	28-12-2007 – Almacenado en Ala Abastecimiento.
11	511	53	50C	1982 – G.4	18-06-1989 – Destruido en accidente.
12	512	54	50C	1982 – G.4	28-12-2007 – Almacenado en Ala Abastecimiento.
13	513	55	50C	1982 – G.4	28-12-2007 – Almacenado en Ala Abastecimiento.
14	514	56	50C	1982 – G.4	28-12-2007 – Almacenado en Ala Abastecimiento.
15	515	57	50DC	1982 – G.4	28-12-2007 – Donado al Museo Aeronáutico.
16	516	58	50DC	1982 – G.4	28-12-1983 – Destruido en accidente.
17	516		IIIBE		28-12-2007 – Almacenado en Ala Abastecimiento.

El Mirage Pantera N° 510 y N° 514 en las operaciones diarias del Grupo de Aviación N° 4. **Archivo Rino Poletti B.**

Evolución de los esquemas de pintura

La premura en la adquisición de los Mirages 50FC y el hecho de que no existieran aviones nuevos, obligó a la FACh a adquirir 8 aviones del Ejercido del Aire de Francia, los cuales conservaron sus esquemas de pintura originales con el típico camuflaje bicolor gris/verde para las superficies superiores y gris metálico para las inferiores y sólo se les pintaron los numerales chilenos en color negro, el escudo en las alas y la estrella blanca en el timón de dirección. También se les pintó el nombre del modelo a ambos lados del fuselaje delantero y venían con una zona pintada en color negro, delante del parabrisas, práctica no usada por los aviones franceses. Al poco tiempo de operación se les pintó el emblema del Grupo N° 4 a algunos aviones en el lado derecho de la nariz.

El Mirage 50FC N° 506, con su identificación censurada, realizando pruebas de homologación de bombas Cardoen y usando su esquema original. **Archivo Rino Poletti B.**

Los aviones Mirage 50C/50DC venían pintados con un esquema bicolor de baja visibilidad en tonos grises para las superficies superiores y gris claro para las inferiores. Estos aviones también traían el nombre del modelo y venían con el timón de dirección pintado en color azul con la correspondiente estrella blanca.

El Mirage 50C N° 510 en exposición estática en una FIDAE. Se puede apreciar que este avión recibió una capa de manchas en un tono más oscuro que el original, lo cual se puede verificar en el empenaje. **Archivo Rino Poletti B.**

En 1986 los aviones son trasladados a Punta Arenas y los aviones 50FC son homologados con el esquema usado por los aviones 50C. Se ha documentado al menos 3 variaciones de la aplicación de este esquema: uno con la misma disposición de los numerales que el esquema francés y sin pintar el timón de dirección, otra igual a la primera, pero con el timón de dirección pintado en azul y otro esquema que cambió la posición de los numerales en color negro hacia atrás del motor y con el timón de dirección pintado en azul.

Uno de los esquemas de superioridad aérea aplicados al Mirage 50FC N° 501. En este caso el avión porta bombas de práctica en el pilón central y misiles Shafrir de práctica. **Archivo Rino Poletti B.**

El prototipo de los proyectos Bracket y Pantera (514) usó el mismo esquema de fábrica, sólo que en el caso de la presentación del prototipo Pantera, incorporó una pantera negra pintada a ambos lados de la deriva y un diseño con el nombre "Pantera" con la forma del felino en lugar del nombre del modelo del avión.

El Prototipo del Proyecto Pantera formando con el Mirage 50C N° 512 en 1991. Se observa una pequeña diferencia de tonalidades entre los aviones. **Archivo Rino Poletti B.**

A los aviones Pantera de producción se les aplicó un esquema de baja visibilidad similar a los usados por los modelos 50FC/C/DC, pero con numerales de color blanco y el timón de dirección sin el color azul. A algunos aviones se les pintó el escudo del Grupo N° 4 en el lado izquierdo de la proa, delante de la cabina, en tanto que al lado derecho se les aplicó la insignia del Mirage Pantera.

El Mirage Pantera N° 504 taxeando en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, usando la primera versión del esquema de pintura. **Autor: Claudio Cáceres G**.

Casi al final de la vida operativa del Pantera, se les aplicó el último esquema de pintura conocido, con tonos grises más oscuros, especialmente para las manchas. Los numerales fueron pintados de color gris claro, manteniendo el timón de dirección sin pintar con azul. Una variación se registró durante la FIDAE 2006, en donde el Pantera N° 503 lució el mismo patrón de camuflaje pero con los colores invertidos y el cual mantuvo hasta el final de su operación. En los últimos días de operación, se pintaron los timones de dirección de color azul.

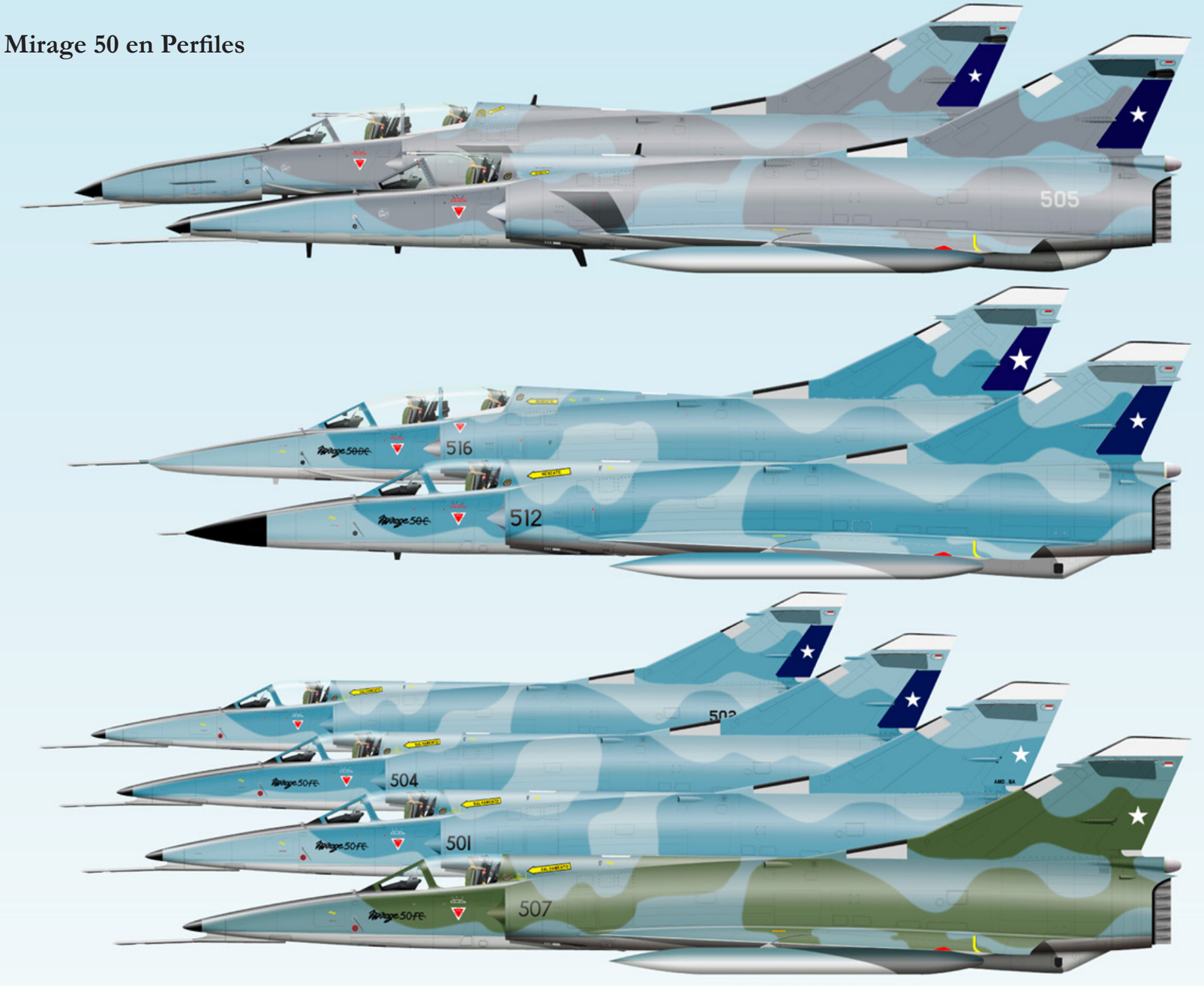
El Mirage Pantera N° 514 aterrizando en AMB para el cambio de Comandante en Jefe de la FACh, el 03 de noviembre de 2006. Usa la última versión de esquema de pintura. **Autor: Andrés Contador K**.

Una variación del esquema de pintura del Mirage Pantera, mostró el 503 en la FIDAE 2006, con el mismo patrón de manchas, pero con los colores invertidos. **Autor: Andrés Contador K**.

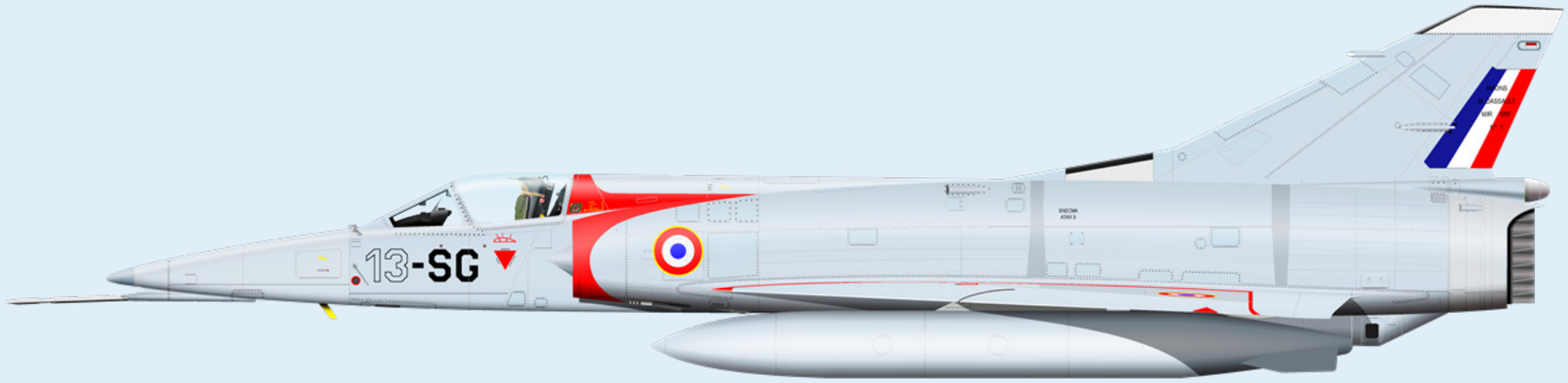
El Comandante en Jefe de la FACh, General del Aire Jorge Rojas Vender conversa con Oficiales pilotos del Grupo N° 4 al lado del Mirage Pantera N° 514. Nótese la instalación de un misil Python III de práctica. **Archivo Rino Poletti B**.

Línea de vuelo de aviones Mirage Pantera en la Base Aérea de Cerro Moreno. Nótese la insignia del Pantera. **Autor: José Huepe**.

El Mirage 50 en Perfiles



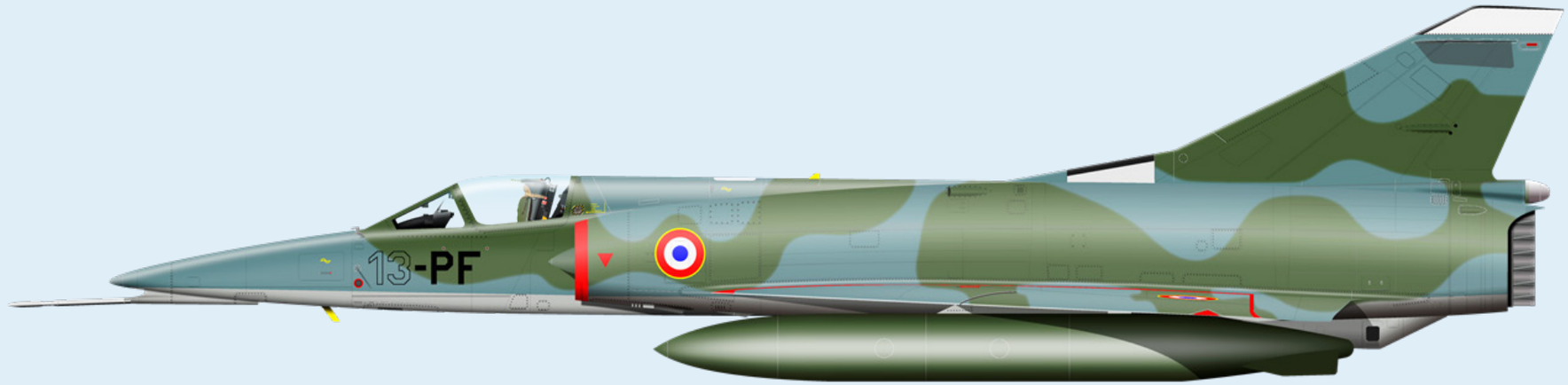
095 - Mirage 5F, 13-SG, C/N 1, Escuadrón de Caza 3/13 Auvergne, Base Aérea 132 Colmar-Meyenheim, 1973.



Julio Arróspide © 2018

Construido como modelo 5J para la Fuerza de Defensa de Israel en 1967, fue embargado y almacenado hasta 1972. Fue re-potenciado con el motor Atar 9C-7 y designado como modelo 5F. Entró en servicio en abril de 1972 en el Escuadrón de Caza 3/13 Auvergne, en la Base Aérea de Colmar-Mayenheim con el numeral 13-SG. Conservó su acabado metálico hasta 1975, fecha en que le es aplicado un camuflaje bicolor. En 1979 es seleccionado para integrar la venta de 8 aviones a la FACh con la designación M50, una re-potenciación con el motor Atar 9-K y otras especificaciones. Es dado de alta en el Grupo N° 4 con el N° 501 y es modificado en 2001 a estándar Pantera. Es retirado del servicio en 2007, siendo almacenado en el Ala de Abastecimiento, Base Aérea El Bosque.

096 - Mirage 5F, 13-PF, C/N 30, Escuadrón de Caza 2/13 Alpes, Base Aérea 132 Colmar-Meyenheim, 1975.



Julio Arróspide © 2018

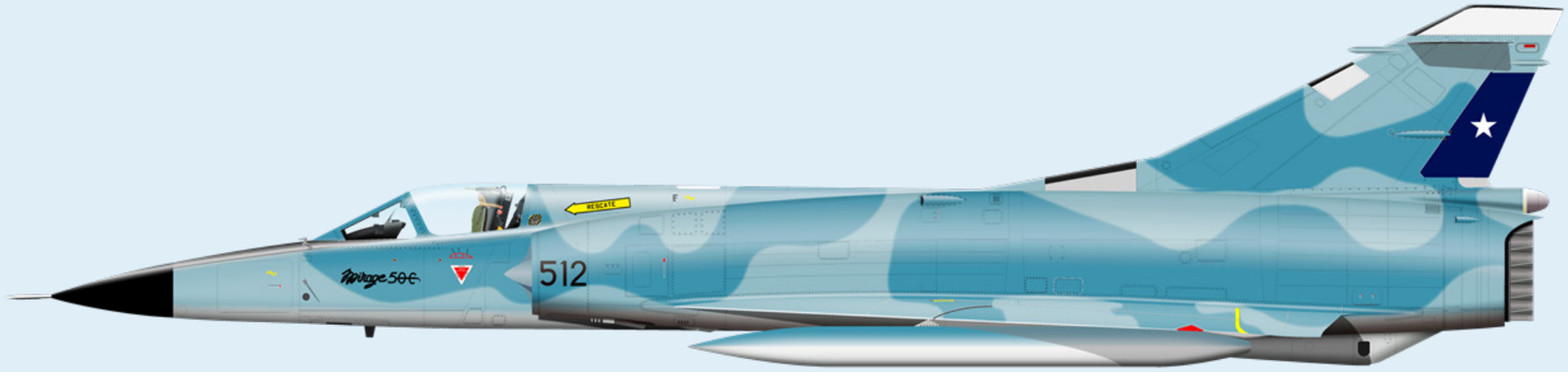
Construido como modelo 5J para la Fuerza de Defensa de Israel en 1967, fue embargado y almacenado hasta 1972. Fue re-potenciado con el motor Atar 9C-7 y designado como modelo 5F. Entró en servicio en 1972 en el Escuadrón de Caza 2/13 Alpes, en la Base Aérea de Colmar-Mayenheim con el numeral 13-PF. En 1979 es seleccionado para integrar la venta de 8 aviones a la FACh con la designación M50, una re-potenciación con el motor Atar 9-K y otras especificaciones. Es dado de alta en el Grupo N° 4 con el N° 500 y re-denominado como 508 en 1981. Es modificado al estándar Pantera a principio de los años 1990. Termina sus días de operación en 2007, junto al resto de la flota. Actualmente se encuentra restaurado como monumento en la Base Aérea de Chabunco, Punta Arenas.

097 - Mirage 50FC, N° FACh 507, C/N 28, del Grupo de Aviación N° 4, Base Aérea Pudahuel, Santiago, 1981.

Julio Arróspide © 2018

Construido como modelo 5J para la Fuerza de Defensa de Israel en 1967, fue embargado y almacenado hasta 1972. Fue repotenciado con el motor Atar 9C-7 y designado como modelo 5F. Entró en servicio en 1972 en el Escuadrón de Caza 3/13 Auvergne, en la Base Aérea de Colmar-Mayenheim con el numeral 13-SH y después 13-SP. En 1979 es seleccionado para integrar la venta de 8 aviones a la FACh con la designación M50, una repotenciación con el motor Atar 9-K y otras especificaciones. Es dado de alta en el Grupo N° 4 con el N° 507. El 11 de marzo de 1993, durante el despegue para una misión de entrenamiento, pierde parte de su tren de aterrizaje, no pudiendo realizar un aterrizaje forzoso, razón por la cual su piloto, el Capitán de Bandada Claudio Ibacache E., se eyecta sin sufrir lesiones.

098 - Mirage 50C, N° FACh 512, C/N 54, del Grupo de Aviación N° 4, Base Aérea Pudahuel, Santiago, 1982.



Julio Arróspide © 2018

Construido como modelo 50C, este avión fue entregado a la FACh en 1982 con el numeral 512. Fue dado de alta en el Grupo N° 4 en la Base Aérea de Pudahuel. Este avión venía pintado con un esquema de baja visibilidad en 2 tonos de grises. En 1986 es trasladado a la Base Aérea de Chabunco, Punta Arenas, nuevo asentamiento del Grupo N° 4. Participa en diversos despliegues y participa en diferentes ejercicios. A mediado de los años 1990 es modificado al estándar Pantera, usando un nuevo esquema de baja visibilidad de tonos grises más oscuros. Es retirado del servicio en diciembre de 2007 y almacenado en el Ala de Abastecimiento, en la Base Aérea El Bosque.

099 - Mirage 50DC, N° FACh 516, C/N 58, del Grupo de Aviación N° 4, Base Aérea Pudahuel, Santiago, 1982.

Julio Arróspide © 2018

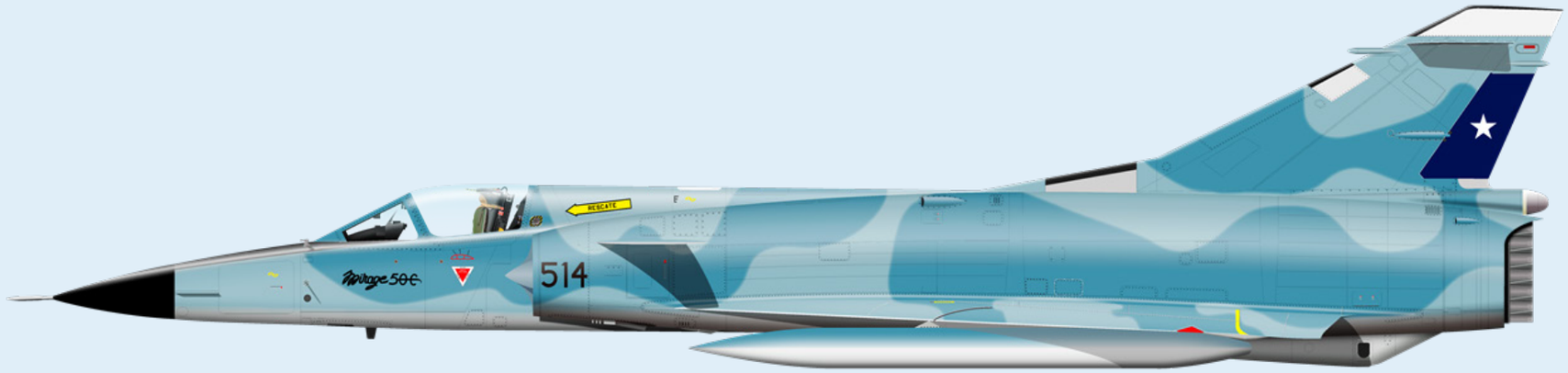
Construido como modelo 50DC, este avión fue entregado a la FACh el 24 de noviembre de 1982 con el numeral 516, siendo dado de alta en el Grupo N° 4. En diciembre de 1983, mientras realizaba el despegue para un un turno de instrucción, sufre un flame-out y su tripulación logra eyectarse a tiempo. Los Capitanes Osvaldo Saravia V. y Christian Bakx resultan ilesos. Fue reemplazado por un Mirage IIIBE del Ejército del Aire de Francia, el cual fue modificado al estándar 50 y posteriormente en los años 1990 fue modificado al estándar Pantera. Fue retirado del servicio en diciembre de 2007, siendo almacenado en el Ala de Abastecimiento, Base Aérea El Bosque.

100 - Mirage 50FC, N° FACh 501, C/N 1, del Grupo de Aviación N° 4, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 1988.

Julio Arróspide © 2018

Construido como modelo 5J para la Fuerza de Defensa de Israel en 1967, fue embargado y almacenado hasta 1972. Fue re-potenciado con el motor Atar 9C-7 y designado como modelo 5F. Entró en servicio en abril de 1972 en el Escuadrón de Caza 3/13 Auvergne, en la Base Aérea de Colmar-Mayenheim con el numeral 13-SG y luego con el 13-SG. En 1979 es operado brevemente en el EC 2/13 Alpes con el numeral 13-PG. Ese mismo año es seleccionado para integrar la venta de 8 aviones a la FACh con la designación M50, una re-potenciación con el motor Atar 9-K y otras especificaciones. Es dado de alta en el Grupo N° 4 con el N° 501 y es modificado en 2001 a estándar Pantera. Es retirado del servicio en 2007, siendo almacenado en el Ala de Abastecimiento, Base Aérea El Bosque.

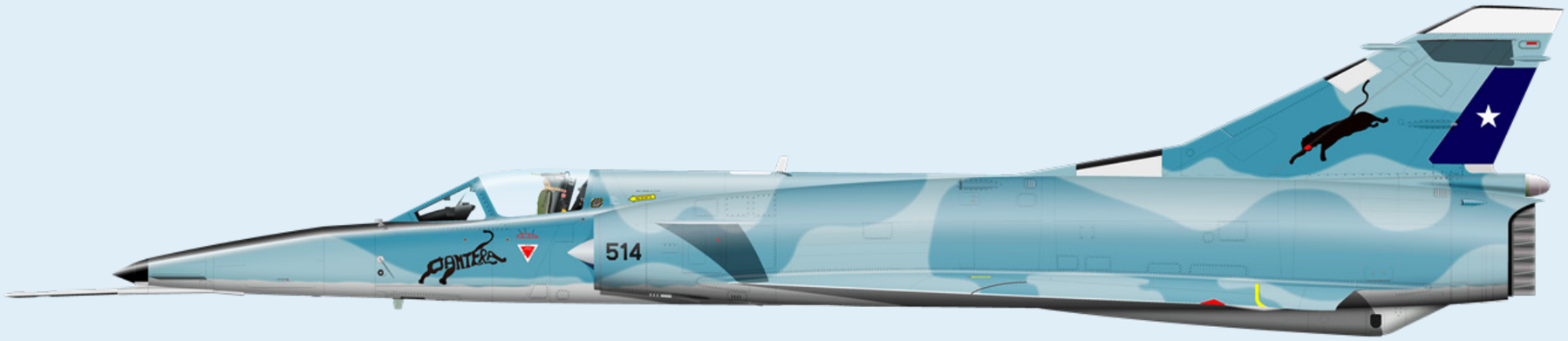
101 - Mirage 50C, Prototipo Proyecto Braket, N° FACh 514 del Grupo N° 4, Feria Internacional del Aire, Santiago, 1986.



Julio Arróspide © 2018

Construido como modelo 50C, este avión fue entregado a la FACh en 1982 con el numeral 514. Fue dado de alta en el Grupo N° 4 y en 1986 es usado como prototipo del Proyecto Braket en ENAER. Posteriormente fue la base de pruebas del Proyecto Pantera en 1988. Fue reintegrado al Grupo N° 4, participando en diferentes despliegues con su capacidad REA. En abril y mayo de 2002 participa en el Ejercicio Cruzex 2002 en la Base Aérea de Canoas, Brasil. Este avión operó hasta el año 2007, junto al resto de la flota, para ser retirado del servicio el 28 de diciembre de ese año, siendo posteriormente almacenado en el Ala de Abastecimiento, Base Aérea El Bosque.

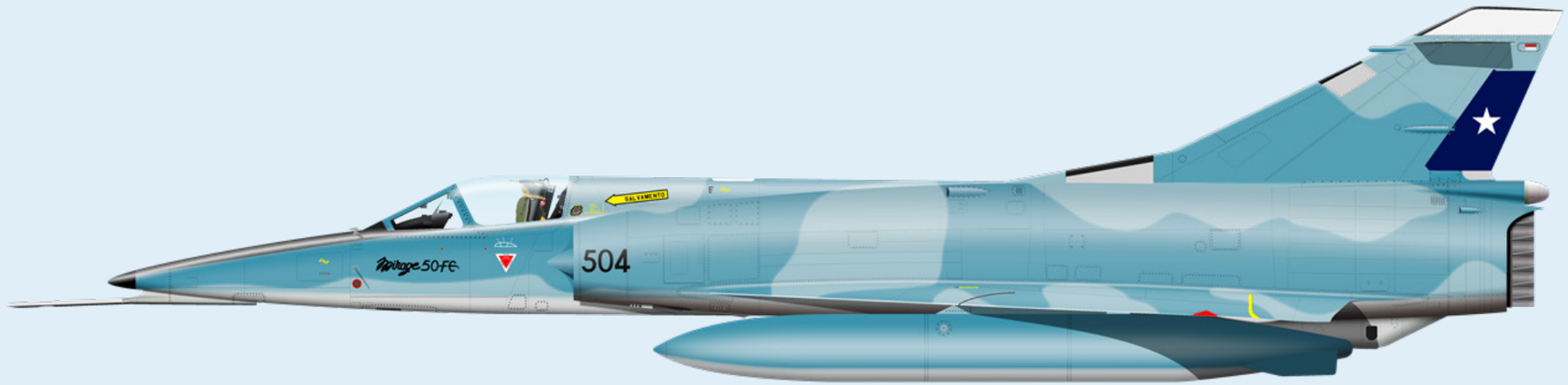
102 - Mirage 50CN, Prototipo Proyecto Pantera, N° FACh 514 del Grupo N° 4, Base Aérea el Bosque, Santiago, 1988.



Julio Arróspide © 2018

Construido como modelo 50C, este avión fue entregado a la FACh en 1982 con el numeral 514. Fue dado de alta en el Grupo N° 4 y en 1986 es usado como prototipo del Proyecto Braket en ENAER. Posteriormente fue la base de pruebas del Proyecto Pantera, siendo presentado oficialmente el 14 de octubre de 1988. Fue reintegrado al Grupo N° 4, participando en diferentes despliegues con su capacidad REA. En abril y mayo de 2002 participa en el Ejercicio Cruzex 2002 en la Base Aérea de Canoas, Brasil. Este avión operó hasta el año 2007, junto al resto de la flota, para ser retirado del servicio el 28 de diciembre de ese año, siendo posteriormente almacenado en el Ala de Abastecimiento, Base Aérea El Bosque.

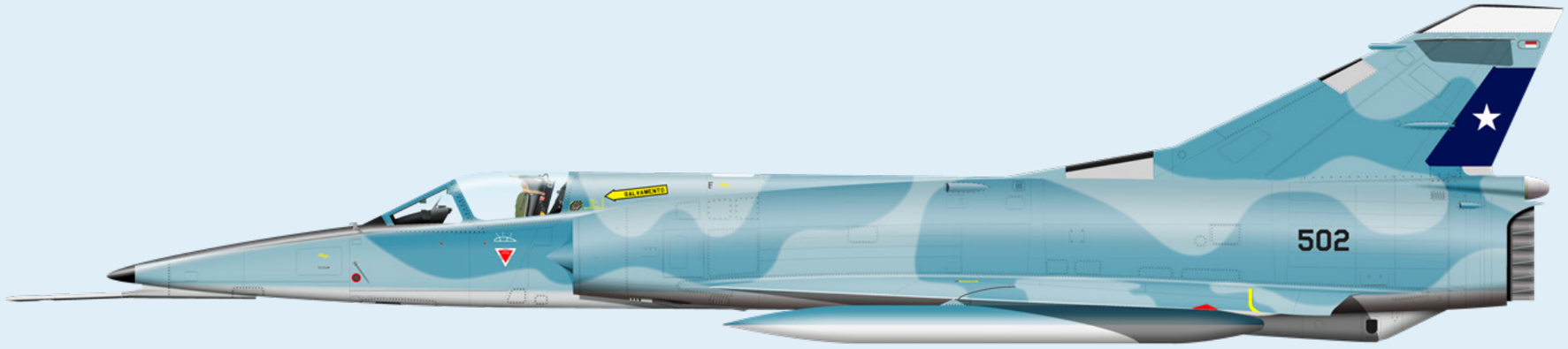
103 - Mirage 50FC, N° FACh 504, C/N 8, del Grupo de aviación N° 4, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 1987.



Julio Arróspide © 2018

Construido como modelo 5J para la Fuerza de Defensa de Israel en 1967, fue embargado y almacenado hasta 1972. Fue re-potenciado con el motor Atar 9C-7 y designado como modelo 5F. Entró en servicio en el Armée de l'Air de Francia. En 1979 es seleccionado para integrar la venta de 8 aviones a la FACh con la designación M50, una re-potenciación con el motor Atar 9-K y otras especificaciones. Es dado de alta en el Grupo N° 4 con el N° 504. Es modificado al estándar Pantera a principio de los años 1990. Termina sus días de operación en 2007, junto al resto de la flota, siendo almacenado en el Ala de Abastecimiento, Base Aérea El Bosque.

104 - Mirage 50FC, N° FACh 502, C/N 3, del Grupo de aviación N° 4, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 1988.



Julio Arróspide © 2018

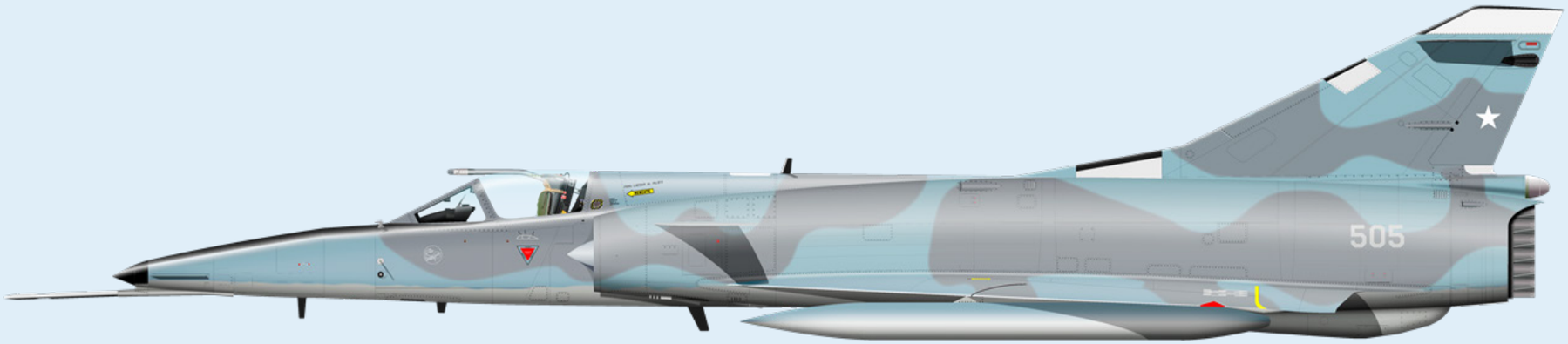
Construido como modelo 5J para la Fuerza de Defensa de Israel en 1967, fue embargado y almacenado hasta 1972. Fue re-potenciado con el motor Atar 9C-7 y designado como modelo 5F. Entró en servicio en 1972 en el Escuadrón de Caza 2/13 Alpes, en la Base Aérea de Colmar-Mayenheim con el numeral 13-PQ. En 1979 es seleccionado para integrar la venta de 8 aviones a la FACh con la designación M50, una re-potenciación con el motor Atar 9-K y otras especificaciones. Es dado de alta en el Grupo N° 4 con el N° 502. Es modificado al estándar Pantera a principio de los años 1990. Termina sus días de operación en 2007, junto al resto de la flota.

105 - Mirage 50CN Pantera, N° FACh 513, C/N 55, del Grupo de Aviación N° 4, Base Aérea Los Cerrillos, Santiago, FIDAE 1994.

Julio Arróspide © 2018

Construido como modelo 50C, este avión corresponde a la segunda entrega de aviones Mirage 50, siendo entregado a la FACh en 1982 con el numeral 513. Ese mismo año es dado de alta en el Grupo N° 4. Arribó con un esquema de camuflaje de baja visibilidad en colores grises y que fueron el estándar para toda la flota hasta entrado el nuevo siglo. En 1986 es trasladado a la Base Aérea de Chabunco, Punta Arenas. Fue modificado al estándar Pantera a principios de los años 1990. Participó en FIDAE 1994, en la Base Aérea Los Cerrillos. En 2007 es retirado del servicio junto al resto de la flota. Se encuentra actualmente almacenado en el Ala de Abastecimiento, Base Aérea el Bosque.

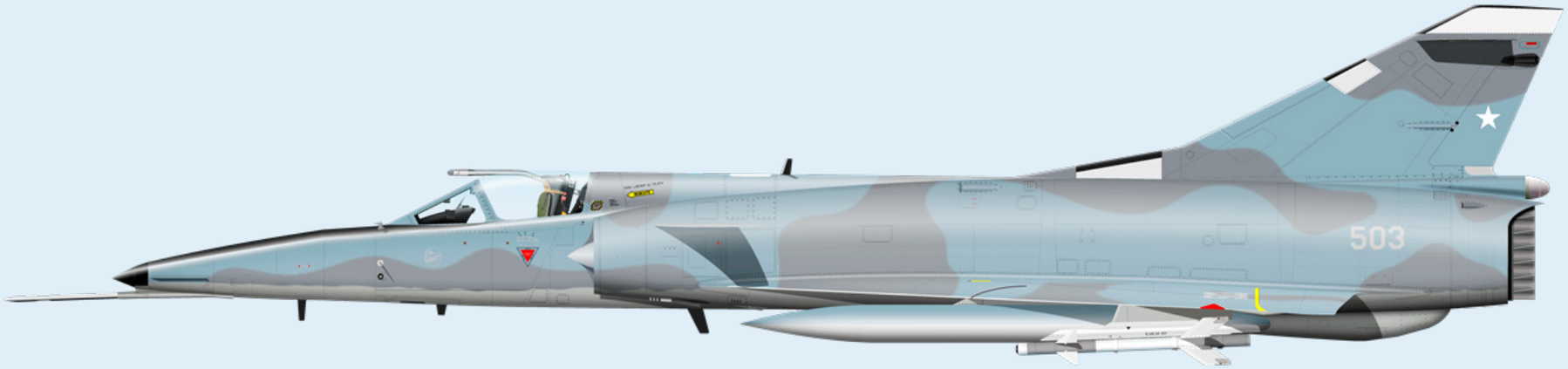
106 - Mirage 50CN Pantera, N° FACh 505, C/N 16, del Grupo de Aviación N° 4, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 2005.



Julio Arróspide © 2018

Construido como modelo 5J para la Fuerza de Defensa de Israel en 1967, fue embargado y almacenado hasta 1972. Fue re-potenciado con el motor Atar 9C-7 y designado como modelo 5F. Entró en servicio en abril de 1972 en el Escuadrón de Caza 3/13 Auvergne, en la Base Aérea de Colmar-Mayenheim con el numeral 13-SC. En 1979 es seleccionado para integrar la venta de 8 aviones a la FACh con la designación M50, una re-potenciación con el motor Atar 9-K y otras especificaciones. Es dado de alta en el Grupo N° 4 con el N° 505 y es modificado en 2001 a estándar Pantera. Es retirado del servicio en 2007. Actualmente está como monumento en el Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez.

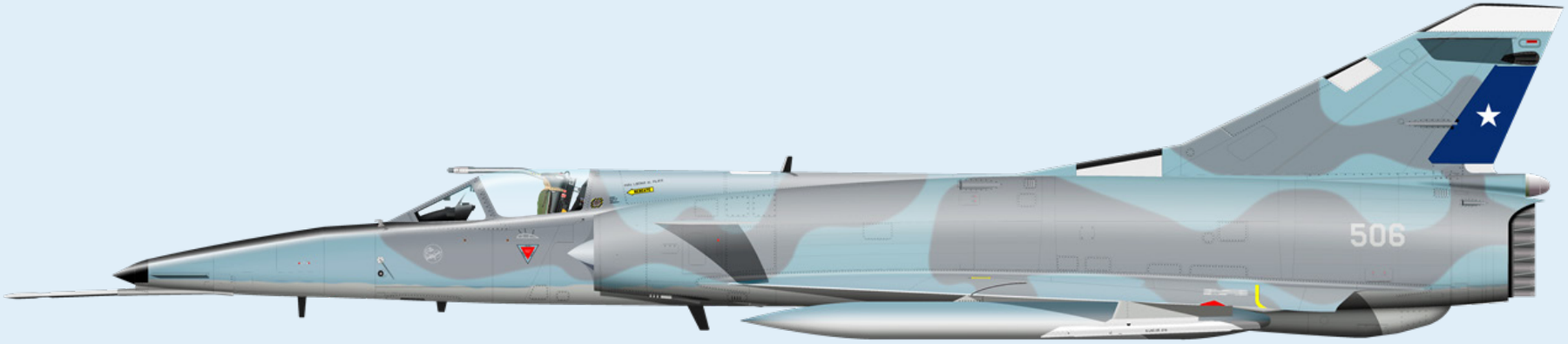
107 - Mirage 50CN Pantera, N° FACh 503, C/N 5, del Grupo de Aviación N° 4, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 2006.



Julio Arróspide © 2018

Construido como modelo 5J para la Fuerza de Defensa de Israel en 1967, fue embargado y almacenado hasta 1972. Fue re-potenciado con el motor Atar 9C-7 y designado como modelo 5F. Entró en servicio en abril de 1972 en el Escuadrón de Caza 2/13 Alpes, en la Base Aérea de Colmar-Mayenheim con el numeral 13-PE. En 1979 es seleccionado para integrar la venta de 8 aviones a la FACh con la designación M50, una re-potenciación del motor Atar 9-K y otras especificaciones. Es dado de alta en el Grupo N° 4 con el N° 503 y es modificado al estándar Pantera. Es retirado del servicio en 2007. Fue donado al Museo Aeronáutico en julio del año 2008.

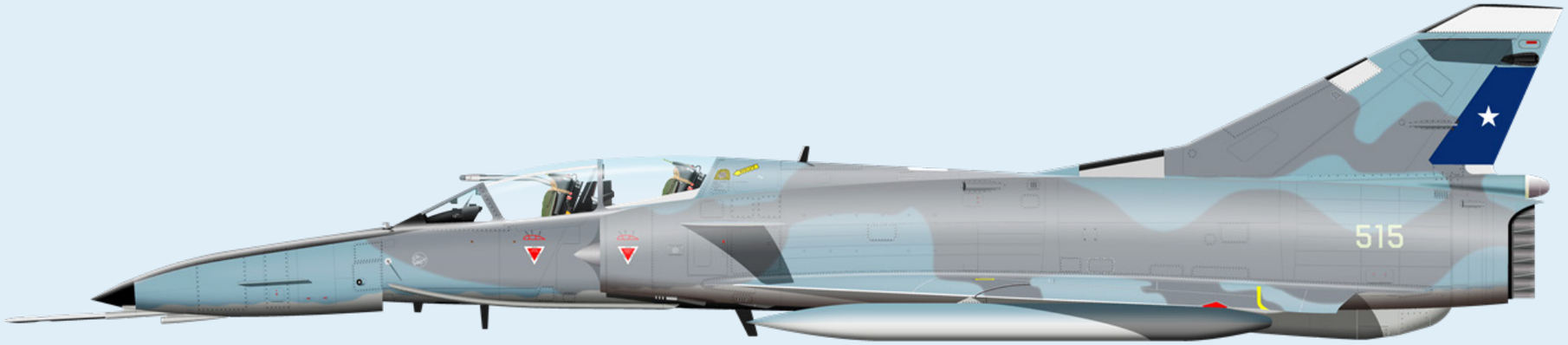
108 - Mirage 50CN Pantera, N° FACh 506, C/N 23, del Grupo de Aviación N° 4, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 2007.



Julio Arróspide © 2018

Construido como modelo 5J para la Fuerza de Defensa de Israel en 1967, fue embargado y almacenado hasta 1972. Fue re-potenciado con el motor Atar 9C-7 y designado como modelo 5F. Entró en servicio en abril de 1972 en el Escuadrón de Caza 2/13 Alpes, en la Base Aérea de Colmar-Mayenheim con el numeral 13-PS. Conservó su acabado metálico hasta 1975, fecha en que le es aplicado un camuflaje bicolor. En 1979 es seleccionado para integrar la venta de 8 aviones a la FACh con la designación M50, una re-potenciación con el motor Atar 9-K y otras especificaciones. Es dado de alta en el Grupo N° 4 con el N° 506 y es modificado en 2001 a estándar Pantera. Es retirado del servicio en 2007, siendo almacenado en el Ala de Abastecimiento, Base Aérea El Bosque.

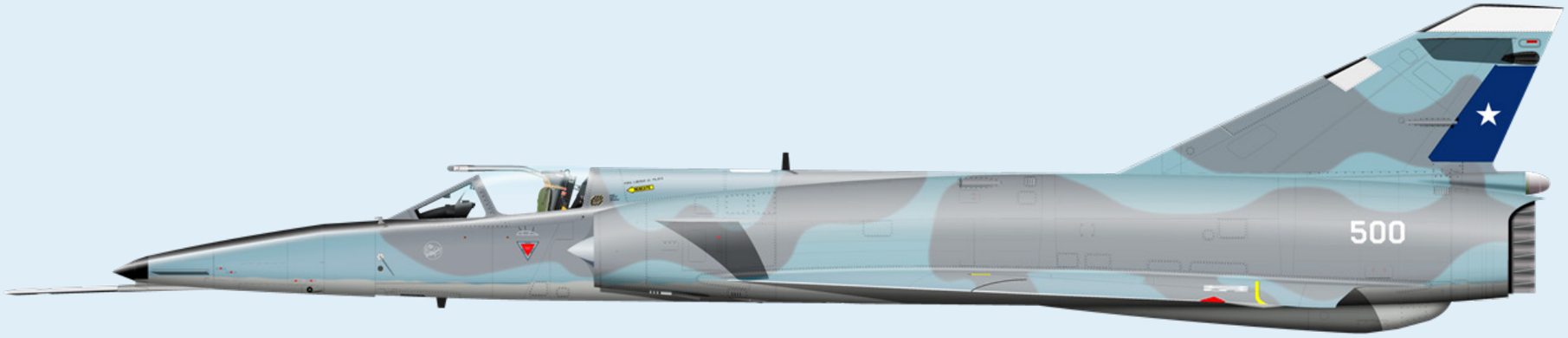
109 - Mirage 50DCN Pantera, N° FACh 515, C/N 57, del Grupo de Aviación N° 4, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 2007.



Julio Arróspide © 2018

Construido como modelo 50DC, este avión fue entregado a la FACh el 28 de mayo de 1982 con el numeral 515, siendo dado de alta en el Grupo N° 4 en la Base Aérea de Pudahuel, Santiago. En 1986 es trasladado a la Base Aérea de Chabunco, nuevo asentamiento del Grupo N° 4, en Punta Arenas. A mediados de los años 1990 es modificado como parte del Proyecto Pantera. Su vida operativa termina en diciembre de 2017 y fue el último avión en alzar vuelo desde Punta Arenas en 2008 para su traslado a Santiago a los mandos de del Comandante del Grupo N° 4, Comandante de Grupo Cristian Pizarro Stiepovich (Patán). Posteriormente fue donado al Museo Aeronáutico, en el cual se encuentra en exposición.

110 - Mirage Atlas Cheetah E, N° FACh 500, C/N 437, IVa Brigada Aérea, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 2011.



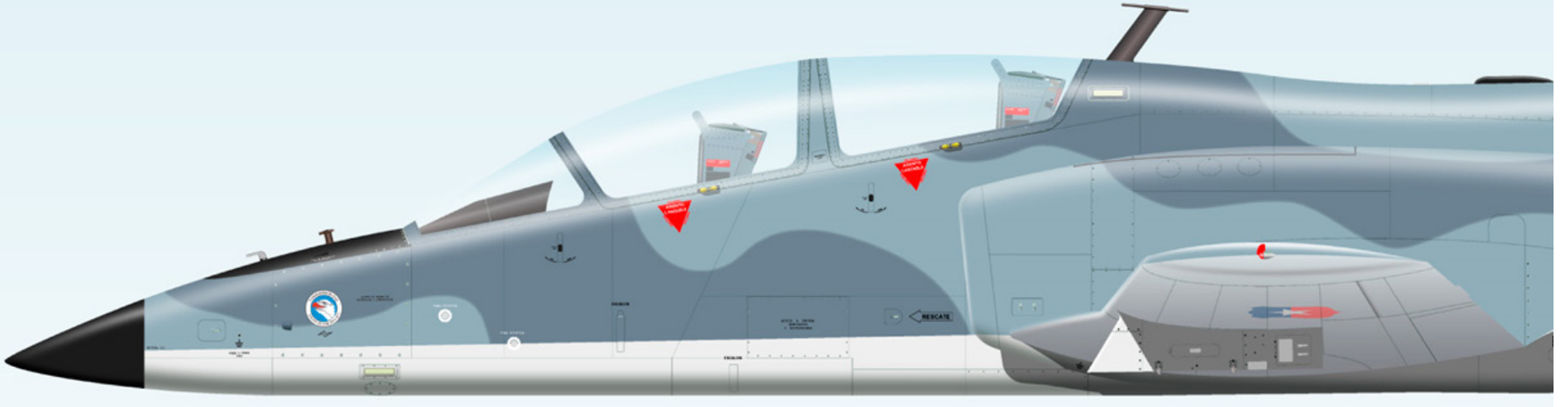
Julio Arróspide © 2018

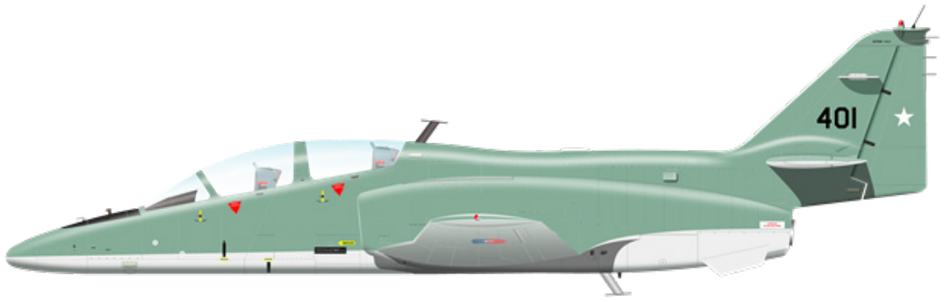
Construido como modelo IIIEZ en 1965, fue entregado a la Fuerza Aérea de Sudáfrica en mayo de 1966, con el numeral 820. Fue operado por el 3er Escuadrón en la Base Aérea de Waterkloof. El año 1987 es actualizado al estándar Cheetah E, realizando su primer vuelo el 21 de abril de ese año. En 1988 es destinado al Escuadrón N° 5 en la Base Aérea Louis Trichardt. Es retirado del servicio el 2 de octubre de 1992, siendo almacenado. El año 2003 es vendido a la FACh para repuestos de la flota de aviones Pantera. El año 2011 es restaurado por la IVa Brigada Aérea y se le aplica el esquema de pintura usado por los Panteras, con el numeral 500, siendo exhibido por un tiempo.

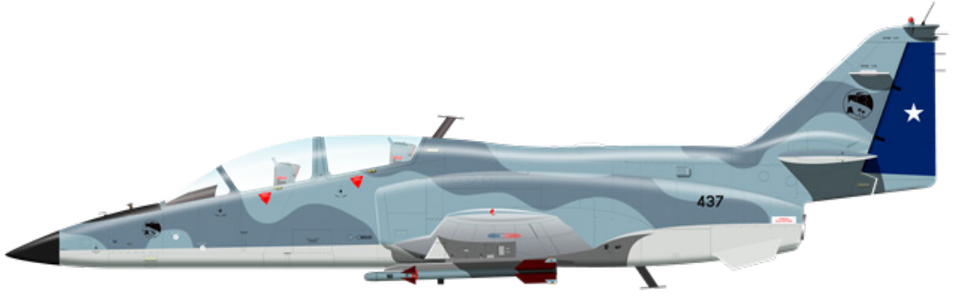
CASA T-36/A-36 Halcón/Toqui

Halcones y Toquis

Servicio en la Fuerza Aérea de Chile desde 1981 a la Fecha







La versión original del CASA C-101BB o T-36, sobrevolando la costa central. **Fuente: FACh**.

CASA C-101: T-36 / A-36 Halcón

A mediados de la década de los años 1970, el Ejército del Aire Español establece los requerimientos para un avión de adiestramiento avanzado de alta fiabilidad y un mantenimiento mínimo. A este requerimiento respondió Construcciones Aeronáuticas S.A. con su avión C-101. El 16 de septiembre de 1975 se firma el contrato para diseñar, desarrollar y construir cuatro prototipos del nuevo reactor destinado a cubrir las necesidades de instrucción dentro del arma aérea española. El avión debía reemplazar a los Hispano HA200/HA220 Saeta con la posibilidad de cubrir aspectos de ataque a tierra ligero de ser necesario. El primer prototipo, de los cuatro solicitados, realizó su vuelo de pruebas el 27 de junio de 1977, mientras que la última aeronave, en el mes de abril de 1978. Tras una intensa serie de pruebas y evaluaciones, durante el mes de marzo de 1980 los primeros cuatro aviones de serie entraron a formar parte del inventario del Ejército del Aire Español. El contrato inicial con el Ejército de Aire consideraba la adquisición de 60 CASA C-101 EB-01 designados localmente como E.25 Mirlo, propulsado por un motor Garret TFE731-2-2-J de 3.500 libras de empuje. Posterior a este primer contrato, vino un segundo por 28 aeronaves adicionales, todas destinadas a la formación de pilotos.

Aviones con Uñas y Dientes

Corría 1978 y la Fuerza Aérea de Chile se encontraba envuelta en una serie de cambios y proyectos, mientras se hacía frente a una compleja situación vecinal con Argentina por la disputa de tres islas del extremo austral de nuestro país. En ese escenario se buscaba contar con un reactor de instrucción avanzado, con capacidad de ataque a tierra que pudiera a cubrir la carencia y falta de medios de instrucción más acorde a las nuevas plataformas que se estaban integrando y por integrar. A pesar de contar con los aviones Cessna T-37, se requería un avión de instrucción avanzado con buena capacidad de ataque, que pudiera llevar bajo sus alas una carga táctica superior a los 2.000 kg y contar con una gran autonomía de vuelo, algo para lo cual el T-37 no estaba preparado.

Se comenzó a mirar el mercado aeronáutico y las opciones se encontraron en dos países cercanos a Chile: Brasil con su EMBRAER AT-26 Xavante y España con su nuevo CASA C-101. La falta de opciones más potentes, capaces y probadas como el Hawk británico o el Alpha Jet franco alemán, se debió al aislamiento que enfrentaba el país en una época donde los mercados de armas se cerraron por cuestiones de política internacional.

En 1978 el gobierno de Chile solicita a su par brasileño como al fabricante español información técnica de las dos aeronaves con el fin de comenzar una evaluación de las mismas. En un primer momento sorprendió a los responsables de la evaluación, a cargo del General de Aviación Mario López Tobar, que la aeronave española estuviera más orientada a la instrucción que al ataque ligero a pesar de sus excelentes características y de lo exigente que fue el petitorio del Ejército del Aire para el diseño de la misma. Por otro lado, la aeronave brasileña, derivado directo del Aermacchi MB-326 y producido bajo licencia por EMBRAER, se encontraba acondicionada a solicitud de la Força Aérea Brasileira para operaciones de ataque a tierra e instrucción. La cercanía entre la FACh y su par de Brasil permitió conocer de buena fuente muchas de las cualidades del Xavante, así como sus puntos en contra. Así, en declaraciones del General López Tobar "Chile no puede darse el lujo de disponer de una línea de aviones a reacción sin uñas y dientes", palabras que grafican la necesidad de contar con una aeronave que fuese capaz de instruir y entrenar, pero que pudiese poner una carga táctica en cualquier parte que se le requiriera.

Durante la primera Feria Internacional del Aire, FIDA 80, los dos aviones se hacen presentes para demostrar sus capacidades y poder ser tripulados por aviadores nacionales. La evaluación y la información técnica ya disponible hicieron que la aeronave española resultara seleccionada por la Fuerza Aérea de Chile sin antes formular algunas mejoras para su empleo en Chile, principalmente la instalación de un motor más potente, Garret TFE731-3-1J que provee 200 libras más de empuje. Esta versión repotenciada motrizmente se conoce en España como C-101BB y en Chile como T-36B Halcón.

T-36 Halcón y su servicio en el Grupo de Aviación N° 1

La adquisición de los primeros C-101BB en 1981, conocidos localmente como T-36 Halcón consideró dentro de la negociación el armado en Chile de las aeronaves y el traspaso de capacidades técnicas para el montaje de las mismas en dependencias del Ala de Mantenimiento. La compra original consideró 12 aeronaves, cuatro de las cuales fueron entregados en condición de vuelo directamente desde el fabricante y las ocho restantes en kit para su montaje y ensamblado en dependencias del Ala de Mantenimiento. Las matrículas recibidas por estos doce aviones comenzaban en la serie 401 al 412. Posteriormente, para suplir pérdidas y aumentar el número de aviones, se adquiere en 1984 cinco aeronaves adicionales mix entre aviones C-101BB y C-101CC, numerados desde el 413 al 417. El nuevo material se alista en el Grupo de Aviación Nº 1 el que comienza a liberar sus Cessna A-37B Dragonfly a otras unidades de la institución, todo esto en la medida que se iban incorporando las nuevas aeronaves. Los C-101 permitieron a la Fuerza Aérea de Chile transformar al Grupo de Aviación Nº 1 en su escuela de vuelo táctico, al contarse con una aeronave ideal para la instrucción de nuevos pilotos en el arte del ataque aéreo, al soportar una importante carga G y poder levantar una no despreciable carga de 2.300 kg en sus seis puntos de anclaje bajo el ala. En sus primeros años adoptaron un esquema color verde claro y un gris en su parte ventral. Algunas aeronaves de la unidad se les pintaron marcas blancas desde la raíz alar a la punta del ala con la finalidad de identificarlos como “Adversarios” en las tareas de instrucción. El segundo grupo de aviones ensamblados en Chile, salieron de fábrica pintados de color gris azulado que los diferenciaba de los aviones de la primera partida ensamblada en el país. Este segundo grupo de aviones fue ensamblado directamente por la recién creada Empresa Nacional de Aeronáutica (ENAER).

El primer avión T-36 de la Fuerza Aérea de Chile, el 401, en exposición estática en el Stand de CASA en la FIDA 1982, junto a un Aviocar C-212 del Ejército. **Fuente: Patrick Laureau.**

El T-36 N° 408, taxeando en la Base Aérea el Bosque. **Archivo Raúl Zamora M.**

Formación de aviones T-36 del Grupo de Aviación N° 1. El avión N° 410 usa bandas de identificación de avión adversario durante la realización de ejercicios. **Autor: Patrick Laureau.**

Otro esquema utilizado por los aviones del Grupo N° 1, en este caso el N° 414, el último Halcón en perderse en 2003 y que generó una batalla judicial entre el piloto y la FACh. **Autor: Patrick Laureau.**

El Comandante en Jefe de la Ia Brigada Aérea, General Sergio Contardo F., durante su primer vuelo solo en T-36, circa 1983. **Vía Sergio Contardo F.** Al lado, pruebas del lanzador múltiple de bombas de práctica. **Vía Lionel Zepeda L.**

Avión T-36 N° 413 del Grupo de Aviación N° 1 en FIDA 1986. **Archivo Raúl Zamora M.**

Formación de los T-36 N° 401 y 417 del Grupo N° 1, sobre la costa de la zona de Iquique, usando el nuevo esquema camuflado de pintura **Fuente: FACh.**

Necesidad de Más potencia: A-36CC Halcón

La operación del C-101BB en Chile fue más que aceptable los primeros años, al contarse con un avión de muy bajo costo capaz de realizar la misión de entrenador como de avión de ataque, pero se necesitaba algo más. En comparación con el Cessna A-37B el avión español estaba falto de potencia y empuje para poder considerarse un avión de ataque propiamente tal. Como aeronave gozaba de un importante alcance, pero faltaba la potencia que entrega una planta motriz diseñada para montar e imprimir energía a la hora de atacar un blanco y escapar de él. La solución vino del propio fabricante español que desarrolló una versión especializada adaptada a funciones ofensivas, dando origen al C-101CC. El primer C-101CC voló el 16 de noviembre de 1983 con una nueva planta motriz Garret TFE731-5-1J de 4300 libras de empuje (el C-101BB original sólo contaba con 2.700 libras de empuje) pudiendo alcanzar el motor las 4.700 libras de empuje sólo en condiciones especiales y por un lapso no superior a los 5 minutos. A nivel táctico no integró nuevas estaciones de armas, sí el peso de despegue permitido. Su velocidad máxima se obtiene a los 3.000 metros de altitud que alcanza los 830 km/hr, siendo capaz de alcanzar un techo de 6.500 metros en tan sólo 5 minutos. Su autonomía se encuentra mejorada teniendo un alcance máximo cercano a los 3.800 km. Dentro de sus armas, dispone de un cañón DEFA 553 de 30 mm y 130 tiros en una góndola ubicada en la parte ventral de la aeronave. Mantiene las seis estaciones de armas de su versión previa, las que debido al bajo consumo de combustible de su motor, nunca son empleadas por tanques suplementarios de combustible. Las aeronaves adquiridas en esta tercera entrega, consideró 20 aeronaves matriculadas desde el 418 al 437, entregadas entre el año 1991 y 1998. La entrada en servicio de los A-36CC Halcón permitió reequipar el material de vuelo del recién reactivado Grupo de Aviación Nº 3, destinando los Cessna OA-37 al Grupo de Aviación Nº 12 con sede en Punta Arenas.

El A-36 (C-101CC) N° 416 en la línea de vuelo del Grupo de Aviación N° 1, junto a los aviones 414 y 415 fueron los primeros aviones en ser construidos con la nueva planta motriz Garret TFE731-5-1J de 4.300 libras de empuje. **Autor: Peter Steinemann.**

El A-36 N° 429 del Grupo de Aviación N° 1, taxeando en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez. **Autor: Álvaro Romero P.**

El A-36 N° 429 del Grupo de Aviación N° 1 despegando desde el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, 2009. **Autor: Andrés Contador K.**

Avión A-36 Halcón II del Grupo de Aviación N° 2, taxeando en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, durante la FIDAE 2008. **Autor: Andrés Contador K.**

A-36M: el Halcón para ataque naval

Durante 1984 y aprovechando el buen pasar de las relaciones militares entre Chile e Inglaterra los mandos de la FACh comienzan a evaluar la posibilidad de dotar los T-36BB Halcón con misiles anti buques Sea Eagle de British Aerospace. La idea era recuperar una capacidad de lucha naval perdida desde la baja a finales de los 70 de los Grumman HU-16 Albatross. Se deseaba aprovechar la plataforma disponible y la experiencia británica de estos misiles montados sobre BAe Hawk 100. Para tales fines, especialistas británicos montaron maquetas de los misiles Sea Eagle sobre el T-36BB Halcón serie 413, para pruebas aerodinámicas y de resistencia en vuelo, obteniéndose buenos resultados. Este primer esfuerzo fue presentado durante FIDA 86, sorprendiendo a entendidos y público en general por la facilidad con que se adoptó el misil anti buque a la plataforma C-101. Lamentablemente en la misma época la Armada de Chile comenzaba a negociar ocho helicópteros Super Puma AS.332 F1 dotados con misiles Exocet, por lo que para evitar duplicidad de servicios, se optó por cancelar el proyecto A-36M. Las maquetas de los misiles son posibles de apreciar en la Escuela de Aviación Capitán Ávalos en la ciudad de Santiago.

El A-36M N° 413 del Grupo de Aviación N° 1, volando sobre el oceano Pacífico con los mock-up de los misiles Sea Eagle, 1986. **Archivo Raúl Zamora M.**

El A-36M N° 413 del Grupo de Aviación N° 1, realizando vuelos de homologación del Sea Eagle en la zona de Viña del Mar, 1986. **Archivo Raúl Zamora M.**

A-36 Halcón II – Toqui y su servicio en el Grupo de Aviación N° 3

Con la llegada de los Mirage M-5M Elkan, a mediados de los 90 se apreció que muchos de los equipos de navegación y ataque con que fue modernizado eran posible de integrar en los A-36CC que comenzaban a entrar en servicio. Así, el 01 de abril de 1996 el Comandante en Jefe de la FACh, General del Aire Fernando Rojas Vender anuncia a los medios de comunicación que los A-36 serán sometidos a una modernización de sus equipos con el objeto de mejorar sus características técnicas pensando en las futuras aeronaves que la institución pudiera adoptar. Los trabajos a ser desarrollados por ENAER buscaban dotar al A-36CC de mejoras en cabina que permitieran transformarlo en una plataforma de transición para plataformas como el F-16 o el Saab Gripen. Así el 26 de noviembre de 1997 se presenta el A-36CC Halcón II en dependencias de ENAER en la Base Aérea El Bosque.

A grandes rasgos cuatro fueron los cambios realizados respecto al A-36CC Halcón original: implementación de HOTAS para el piloto, integración de un sistema de navegación y otro de ataque marca SAGEM, para la planificación de las misiones de vuelo y el manejo de las armas, y la adopción de HUD de la marca Ferranti para la presentación de los datos en el Head-Up Display. El prototipo de esta modernización correspondió al último A-36CC producido, serie 437, adoptándose similar trabajo en 12 de los aviones A-36CC disponibles a un costo de medio millón de dólares por avión. La aeronave es conocida localmente como A-36 Halcón II o Toqui, nombre adoptado dentro del Grupo de Aviación Nº 3 al ser esta unidad la que operó en un comienzo el total de los aviones modernizados a este estándar. La aeronave junto con estas nuevas capacidades a nivel de aviónica, integró dentro de sus posibilidades el disparo de misiles aire-aire Shafrir, con fines de instrucción dado las reales posibilidades del misil israelí en el escenario aéreo actual. Todos los A-36CC Halcón II disponibles en la actualidad son operados por el Grupo de Aviación Nº 1 con sede en Iquique. La totalidad de los T-36BB Halcón y buena parte de los A-36CC se encuentran almacenados en dependencias de la Base Aérea El Bosque. Actualmente se mantienen en vuelo no más de 10 A-36CC Halcón II, operando en el Grupo de Aviación N° 1 a comienzos del año 2000 tres versiones de un mismo avión: T-36BB, A-36CC y A-36CC Halcón II.

Los Aviones A-36 Halcón II N° 429 y 431 del Grupo de Aviación N° 3, despegando en formación. **Autor: Patrick Laureau.**

Finalmente durante el mes de diciembre de 2017 la Fuerza Aérea de Chile adquirió de su par jordana todo el excedente de repuestos y células de C-101CC Aviojet que la institución de Medio Oriente mantenía en inventario y que habían sido dados de baja. Con esto la FACh busca contar con los repuestos suficientes para disponer de sus A-36CC Halcón II hasta cerca del año 2025, fecha donde se deberá contar con un reemplazo.

Avión A-36 Halcón II N° 433 del Grupo de Aviación N° 3 en exposición estática en la FIDAE 1988, en el stand de ENAER. **Autor: Andrés Contador K.**

Avión A-36 Halcón II N° 432 del Grupo de Aviación N° 3 en exposición estática, configurado con el cañón DEFA de 30 mm. y misiles Shafrir II de práctica. **Autor: Patrick Laureau.**

Preservación histórica

Los primeros aviones dados de baja, fueron los que originalmente habían sido construidos como modelo C-101 BB y posteriormente homologados al modelo CC., los cuales fueron almacenados y en algunos casos donados a unidades de la Fuerza Aérea y al Museo Aeronáutico. El primer T-36 BB, el N° 401 fue donado por la FACh al Museo Aeronáutico en junio de 2009, en donde se preservó y posteriormente fue puesto como monumento junto a otros aviones de combate a un costado del Edificio Corporativo de la Fuerza Aérea, en Cerrillos. A continuación se listan los aviones que se han preservado:

#	Avión	Modelo	Destino/Ubicación
1	401	T-36 BB	Monumento en el Edificio Corporativo de la FACh.
2	402	T-36 BB	Monumento en la ciudad de Iquique.
3	404	T-36 BB	Base Aérea Los Cóndores.
4	408	A-36CC	Base Aérea Maquehue, Temuco.
5	415	A-36 CC	Preservado en el Museo Aeronáutico.
6	417	A-36 CC	Preservado en el Museo Aeronáutico.

El C-101 N° 401 preservado como monumento en el Edificio Corporativo de la FACh. **Autor: Dan Toro A.**

El T-36 N° 402 como monumento en la ciudad de Iquique. **Autor: Dan Toro A.**

Avión T-36 N° 415, reservado en el Museo Aeronáutico. **Autor: Dan Toro A.**

Pérdidas de material de vuelo y accidentes mayores

Los A-36 tampoco han sido inmunes a accidentes e incidentes importantes, sobre todo por su misión de Escuela Táctica en el caso del Grupo de Aviación N° 1. El primer accidente importante lo protagonizó el avión N° 405, que se precipitó a tierra mientras hacia una presentación en la FIDA 1984. "Esta eyección pude verla en primera persona: según mi apreciación y la de mi amigo Patricio González O., mecánico de línea de los A-36, mientras comentábamos las evoluciones del Capitán Arturo Silva, observamos de improviso que el avión quedó brevemente suspendido en el aire al culminar una de sus maniobras y cayó estrepitosamente a tierra en el cabezal norte de la pista de la Base Aérea de El Bosque. Todo fue muy rápido y casi al mismo tiempo que se producía la polvareda de la colisión del avión con el terreno vimos los colores del paracaídas del piloto, no pudiendo apreciar la secuencia de la eyección claramente. Luego vino la explosión del combustible y el posterior incendio" (Julio Arróspide R.). Lamentablemente, el avión cayó sobre una población adyacente al cabezal de la pista, provocando el fallecimiento de 3 personas y varios heridos de diversa consideración, en tanto que el piloto resultó ileso.

El segundo accidente fue anecdótico por decir lo menos, ya que involucró a un funcionario de la Institución que no era tripulante. La Fuerza Aérea de Chile en varias oportunidades había dado órdenes explícitas en las que se prohibía que personal no involucrado en actividades de vuelo, realizara vuelos de incentivo, en aviones de combate. Sin embargo, con el tiempo Comandantes y pilotos de las Unidades de Combate premiaban a personal no tripulante con estos vuelos. En esta oportunidad, el conductor del Grupo de Aviación N° 1, Cabo 2° Leopoldo De la Fuente (QEPD), fue premiado para volar en la formación del día 19 de septiembre de 1990. Voló con el Comandante de Escuadrilla Harold Huber y a pesar de que se le hizo el briefing correspondiente, indicándole que no se debía afirmar en la manilla de eyección, al final fue lo que sucedió. Después de hacer la pasada por la ciudad de Iquique, el Cabo De la Fuente se sintió mareado y se afirmó en la manilla de eyección, jalándola. Salió del avión y la secuencia de eyección funcionó perfectamente, cayendo sobre el mar, sin sufrir lesiones. El helicóptero Lama de Alerta llegó rápidamente y pudo rescatarlo a tiempo. En tanto, el Comandante Huber sólo sitio una sacudida y una corriente de aire, pero que no afectó el control del avión y pudo aterrizar normalmente. Uno de sus números le comunicó que se le había eyectado el "Paquete". Hoy en día es el único "Chofer" que se ha eyectado de un avión de combate y sobrevivido a nivel mundial y no hay certeza de que haya recibido la corbata que Martin-Baker regala a los tripulantes que han usado sus efectivos asientos de eyección.

El 01 de junio de 1999 y en momentos que un elemento de aviones A-36CC Halcón simulaba un combate aire-aire, se produce una colisión entre las dos aeronaves que participaban del ejercicio. Las aeronaves involucradas, los A-36CC serie 435 y 436, chocaron en momentos en que ambas realizaban una maniobra de "tijeras", donde una de las aeronaves golpeó con su ala la sección trasera de su adversario. El resultado fue la pérdida del control de ambas aeronaves y la necesidad de que los cuatro pilotos involucrados se eyectaran, todo a un kilómetro de la salitrera Victoria en la Ia Región. El más afectado de los pilotos involucrados fue el Subteniente Francisco Fuentes, quien resultó internado por una luxo fractura expuesta generada por la eyección.

Posteriormente el 18 de octubre del 2001 se produce un nuevo accidente con pérdida de material y de dos pilotos de la institución. Habiendo despegado en el A-36CC N° 420 desde la base de redespliegue de Zapiga para realizar una misión de ataque, el Teniente Víctor Mena Haefele y el Alférez Roberto San Martín Avendaño encontraron la muerte al chocar contra un cerro al no poder recuperar la aeronave tras una maniobra de ataque que estaban realizando, cayendo en las inmediaciones del Fuerte Baquedano.

Un accidente no consignado en algún reporte oficial, ocurrió el 13 de noviembre de 2002, mientras el Grupo N° 3 participaba en un ejercicio institucional en la zona Austral. El avión N° 430, piloteado por el Subteniente Juan Castro A. y el Suboficial Luis Godoy S., como co-piloto, realizaba una misión de navegación a bajo nivel con otros 3 aviones A-36, cuando súbitamente colisionan con un pájaro. El piloto empujo el bastón para evitar la colisión sin resultado, produciéndose un estampido y la cabina delantera se llenó de condensación. El Suboficial Godoy reacciona y toma el control del avión empujando el bastón hacia atrás, logrando nivelarlo a una altitud mayor. Afortunadamente, el Subteniente Castró no perdió el conocimiento y retoma el control del avión unos segundos más tarde de la oportuna acción del Suboficial Godoy, tomando contacto con su líder, el Comandante de Grupo Marcos González V., quien le formó para verificar el estado del avión y de la tripulación. Ambos aviones se dirigieron a aterrizar en la Base Aérea de Chabunco, en donde se constataron las posibles lesiones del impacto al Subteniente Castro.

El Halcón II N° 430 del Grupo de Aviación N° 3, que protagonizara un choque con un pájaro mientras realizaba una misión de navegación de bajo nivel el 13 de noviembre de 2002, en las cercanías de Punta Arenas. **Autor: Andrés Contador K.** Al lado, el Suboficial Luis Godoy S., Supervisor de Línea de A-36, cuya oportuna y determinada acción evitó una posible tragedia, dada la baja altura a la que volaban. **Vía Luis Godoy S.**

El último accidente se produjo el 19 de diciembre de 2003, cuando el Comandante de Escuadrilla Brian Prendergast S. despegaba en el avión 414 para realizar una misión de entrenamiento de bombardeo con munición de práctica. Realizando la montada después del despegue experimentó una falla total con apagado de motor, debido a lo cual se eyectó, resultando ileso. El posterior sumario determinó negligencia de parte del Oficial por haberle detectado alcoholemia positiva en su sangre, lo que significó su salida de la Institución por fallo de la Corte Marcial. Sin embargo, el caso no terminó con la resolución de la Corte Marcial, puesto que el afectado apeló a la sentencia escalando judicialmente hasta la última instancia, en donde la Corte Suprema determinó que el ex Oficial no era culpable de los cargos que se le imputaron.

#	Fecha	Causal	Avión	Unidad	Piloto	Eyección	Resultado
1	18-03-1984	FT	405	Grupo 1	CDB Arturo Silva	Sí	Ileso
2	19-09-1990	EA	403	Grupo 1	CDE Harold Huber	No	Ileso
					CB2 Leopoldo De La Fuente	Sí	Ileso
3	01-06-1999	CA	435	Grupo 1	CDE Gustavo Gronemayer	Sí	Ileso
					STE Francisco Fuentes	Sí	Lesionado
			436		CDB Carlos Cárdenas	Sí	Ileso
					STE Diego Bolaños	Sí	Ileso
4	18-10-2001	CT	420	Grupo 1	TTE Víctor Mena H.	No	Fallecido
					ALF Roberto San Martín A.	No	Fallecido
5	13-11-2002	CA	430	Grupo 3	STE Juan Castro A.	No	Ileso
					SOF Luis Godoy S.	No	Ileso
6	19-12-2003	FO	414	Grupo 1	CDE Brian Prendergast S.	Sí	Ileso

AF=Aterrizaje Forzoso; CA=Colisión Aérea; CT=Colisión con el Terreno (Tierra o mar); EA= Eyección Accidental (Voluntaria/No voluntaria) EM=Explosión Munición; FT=Falla Ténica; FO=Flame-Out (Apagado motor); GL=G-LOC (Pérdida de Conciencia por G's); PC=Pérdida Control.

Fotografía del A-36 N° 414 en la línea de vuelo del Grupo N° 1 en Santiago. Este fue el último avión que se perdió en un accidente, en donde se eyectó su piloto, el Comandante de Escuadrilla Brian Prendergast S. **Autor: Patrick Laureau.**

Resumen de características y detalles de la flota

#	N° FACh	c/n	Modelo	Inicio Servicio	Término Servicio
1	401	BB02-1-36	C-101BB	1981 – G.1	2009 – Monumento Edificio Corporativo FACh.
2	402	BB02-2-56	C-101BB	1982 – G.1	Monumento en la ciudad de Iquique.
3	403	BB02-4-65	C-101BB	1982 – G.1	
4	404	BB02-5-66	C-101BB	1982 – G.1	Monumento en la Base Aérea Los Cóndores.
5	405	BB02-3-64	C-101BB	1982 – G.1	18-03-1984 – G.1 – Destruido en accidente.
6	406	BB02-6-70	C-101BB	1983 – G.1	
7	407	BB02-7-77	C-101BB	1983 – G.1	
8	408	BB02-8-82	C-101BB	1984 – G.1	Monumento en la Base Aérea Maquehue.
9	409	BB02-10-95	C-101BB	1984 – G.1	
10	410	BB02-11-96	C-101BB	1984 – G.1	
11	411	BB02-12-100	C-101BB	1985 – G.1	
12	412	BB02-13-104	C-101BB	1985 – G.1	
13	413	BB02-9-90	C-101BB	1984 – G.1	
14	414	CC02-1-112	C-101CC	1986 – G.1	19-12-2003 – G.1 – Destruido en accidente.
15	415	CC02-2-117	C-101CC	1987 – G.1	Donado al Museo Aeronáutico.
16	416	CC02-3-120	C-101CC	1988 – G.1	
17	417	BB02-14-130	C-101BB	1991 – G.1	Donado al Museo Aeronáutico.
18	418	BB02-15-132	C-101BB	1991 – G.1	
19	419	CC02-2-128	C-101CC	1991 – G.1	
20	420	CC02-4-122	C-101CC	1994 – G.1	18-10-2001 – G.1 – Destruido en accidente.
21	421	CC02-5-125	C-101CC	1994 – G.1	
22	422	CC02-7-133	C-101CC	1994 – G.1	
23	423	CC02-8-134	C-101CC	1995 – G.1	
24	424	CC02-9-135	C-101CC	1995 – G.1	
25	425	CC02-11-137	C-101CC	1995 – G.1	
26	426	CC02-11-138	C-101CC	1995 – G.1	
27	427	CC02-12-139	C-101CC	1995 – G.1	
28	428	CC02-13-140	C-101CC	1995 – G.1	
29	429	CC02-14-141	C-101CC	1995 – G.1	
30	430	CC02-15-142	C-101CC	1995 – G.1	
31	431	CC02-16-143	C-101CC	1995 – G.1	
32	432	CC02-17-144	C-101CC	1995 – G.1	
33	433	CC02-18-145	C-101CC	1996 – G.1	
34	434	CC02-19-146	C-101CC	1996 – G.1	
35	435	CC02-20-147	C-101CC	1997 – G.1	03-06-1999 – G.1 –Destruido en accidente.
36	436	CC02-21-148	C-101CC	1998 – G.1	03-06-1999 – G.1 –Destruido en accidente.
37	437	CC02-22-149	C-101CC	1998 – G.1	

Evolución de los Esquemas de Pintura del Halcón

El primer esquema de pintura usado por los aviones T-36BB fue un color verde claro para las superficies superiores y gris claro para las inferiores. Los numerales se pintaron a ambos lados del estabilizador vertical, sobre el ala izquierda y debajo del ala derecha. El escudo de la FACh fue pintado con sus colores blanco, azul y rojo sobre el ala derecha y debajo del ala izquierda. El timón de dirección no fue pintado de color azul y solo se aplicó la estrella blanca. Todos los esténciles fueron aplicados en español. Una variación usada por algunos aviones, fue una banda de color blanco aplicada transversalmente sobre las alas y fuselaje superior, para distinguirlos en las prácticas de combate aéreo, como aviones adversarios.

Un segundo esquema fue aplicado con el fin del ensamblado de los T-36 y comienzo del armado de la línea de los A-36CC, reemplazando el color verde por un gris medio en las superficies superiores. La posición y tamaño de los numerales se mantuvo.

Una de las primeras versiones de esquema de camuflaje fue usado por el avión 413, a principio de los años 1990. Consistió en la aplicación de un color gris base para todas las superficies y manchas de color gris oscuro. Se mantuvieron los numerales en su posición original, así como los esténciles originales. No hay registro fotográfico que otros aviones hayan usado este esquema.

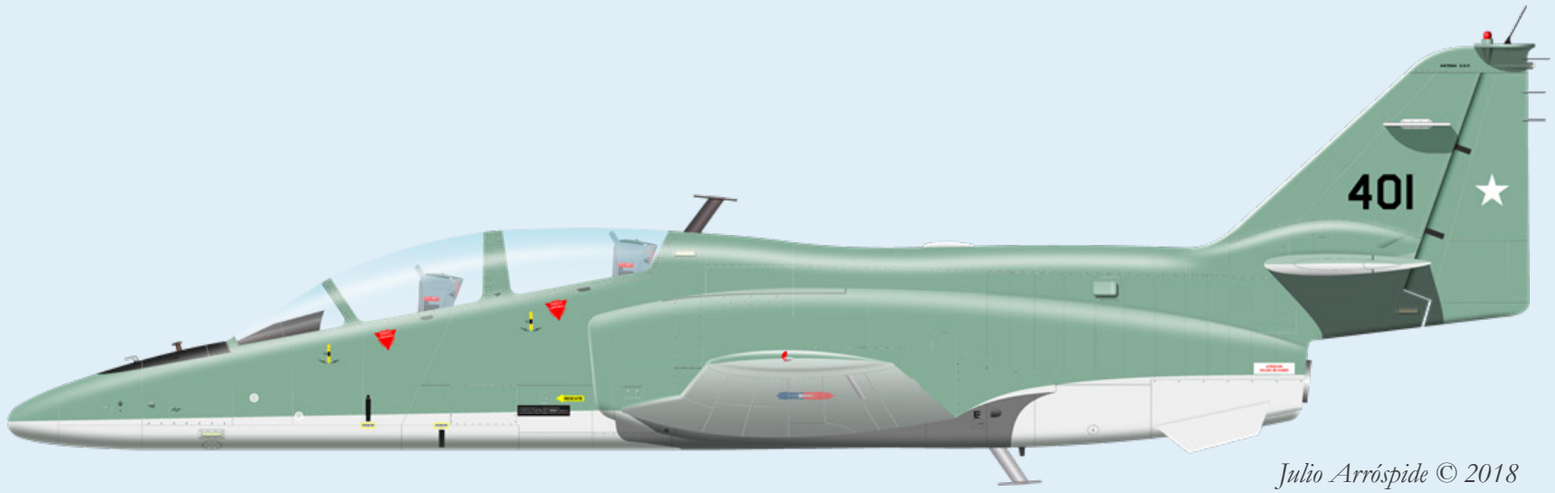
A mediado de los años 1990 y coincidiendo con la destinación de los aviones A-36CC al Grupo de Aviación N° 3 a partir de 1995, todos los aviones recibieron un esquema de camuflaje de baja visibilidad con un color gris medio para las superficies superiores con manchas de color gris más oscuro, en tanto que las superficies inferiores mantuvieron el color gris claro. Los numerales del empenaje pasaron a los costados del motor hacia la tobera de escape, en color negro y se normalizó con el resto de los aviones de la FACh, con su timón de dirección pintado de color azul.

Línea de aviones T-36 del Grupo de Aviación N° 1 utilizando el esquema de camuflaje, con el águila del Grupo aplicada en el empenaje y con los numerales en la sección del motor. **Autor: Patrick Laureau**.

Los aviones del Grupo de Aviación N° 3 comenzaron a usar el emblema del Grupo a ambos lados del empenaje y a ambos lados del morro. No hay evidencia de que estos aviones hayan usado un esquema distinto a los aviones del Grupo N° 1, en atención a que en las fotografías se ven de distintos tonos, lo que hace suponer el efecto del medio ambiente en las diferentes zonas de operación de estos aviones y su efecto sobre la pintura. A fines de los años 1990 el Grupo N° 1 aplicó su águila a ambos lados del empenaje y el emblema del Grupo a ambos lados del morro. Lo que sí es claro, es que a partir del nuevo siglo y con el retorno de los aviones Toqui del Grupo N° 3 al Grupo N° 1 en el año 2003, el esquema de pintura se estandarizó y a los aviones les fueron pintados los numerales de color gris claro, así como el escudo en esténcil.

El Halcón en Perfiles

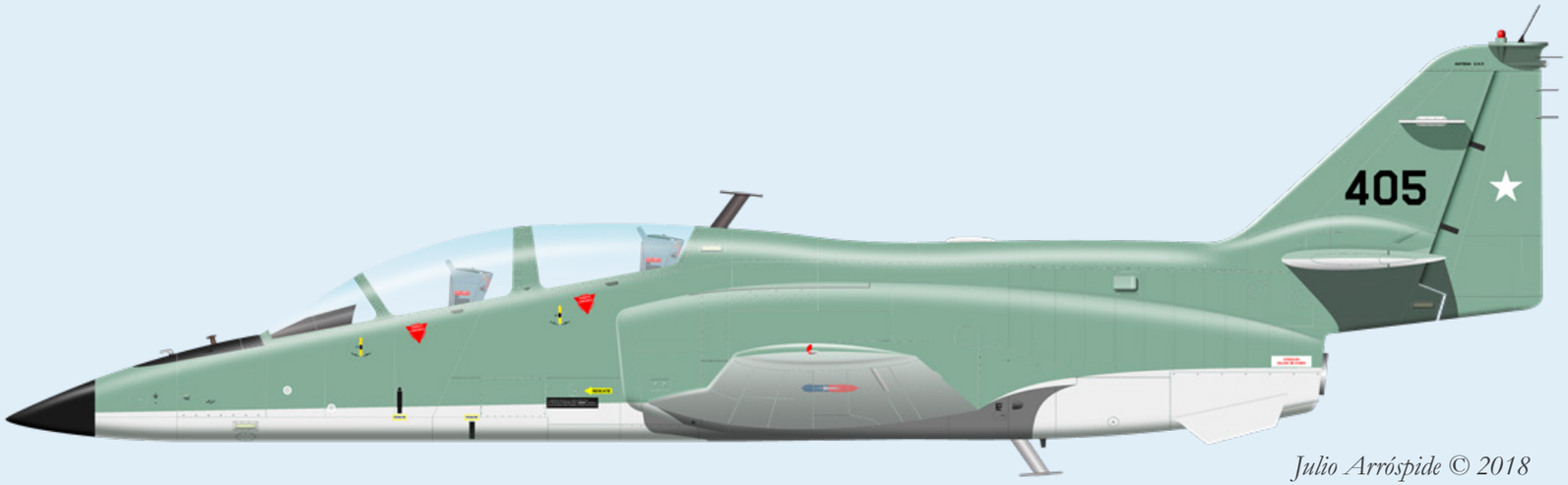
111 - CASA T-36 BB, N° FACh 401, C/N BB02-1-36, del Grupo de Aviación N° 1, Base Aérea Los Cóndores, Iquique, 1982.



Julio Arróspide © 2018

Uno de los 3 aviones T-36 BB construidos en España. Fue entregado en octubre de 1981 por CASA y fue el primer avión en iniciar las pruebas de homologación en Chile, siendo dado de alta en el Grupo N° 1. Este avión participó en la segunda FIDA en la Base Aérea El Bosque en 1982. Posteriormente incorporó el cono del radar de tiro de los aviones CC. Inicialmente usó el esquema de pintura de color verde medio para superficies superiores y gris claro para las inferiores. Posteriormente usó el esquema de camuflaje del Grupo N° 1. Fue dado de baja a fines de los años 1990 y fue preservado como monumento en el Edificio Corporativo de la FACh en la Base Aérea Los Cerrillos.

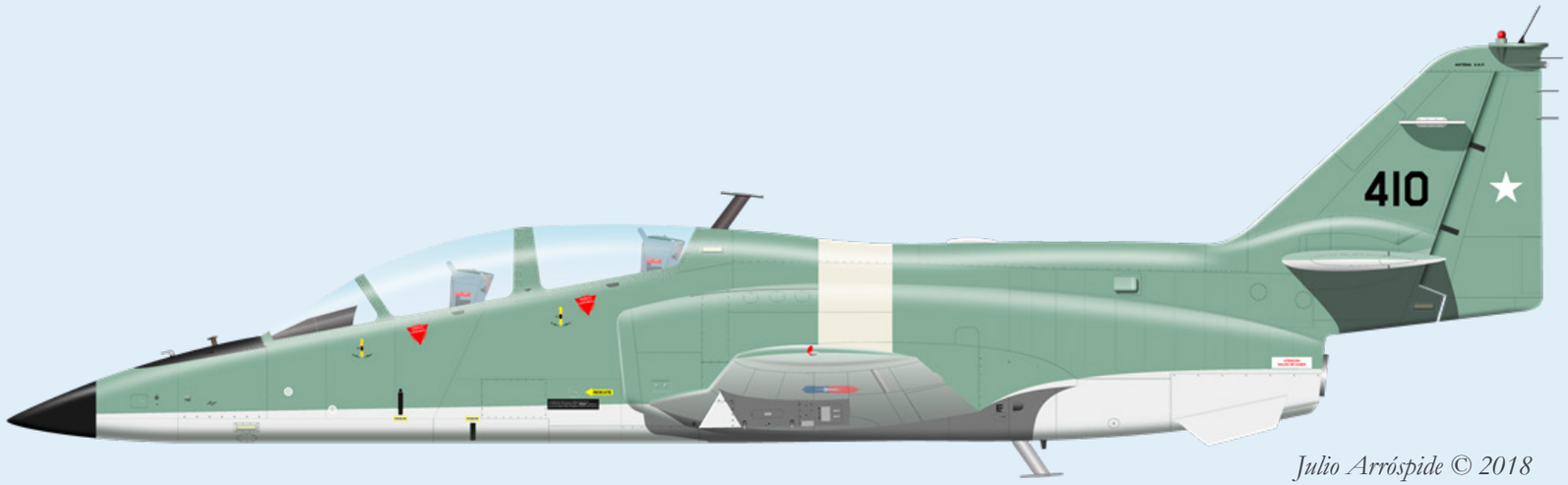
112 - CASA T-36 BB, N° FACh 405, C/N BB02-3-64, del Grupo de Aviación N° 1, Base Aérea El Bosque, Santiago, 1984.



Julio Arróspide © 2018

Este avión T-36 BB fue entregado a la FACh por ENAER el 04 de agosto de 1982, matriculado como 405 y dado de alta en el Grupo N° 1 ese mismo año. Operó en ese Grupo hasta el año 1984. En marzo de 1984 es seleccionado para hacer la presentación del nuevo entrenador de ataque de la FACh en la tercera edición de la FIDA, realizada en la Base Aérea El Bosque. El día 18 de marzo, mientras realizaba una de sus rutinas de acrobacia ante la audiencia, tuvo un fallo de su motor, precipitándose a tierra en el cabezal norte de la pista. Su piloto, el Capitán de Bandada Arturo Silva, logró eyectarse a tiempo, resultando ileso. Lamentablemente, fallecieron tres personas producto del impacto y otras quedaron heridas.

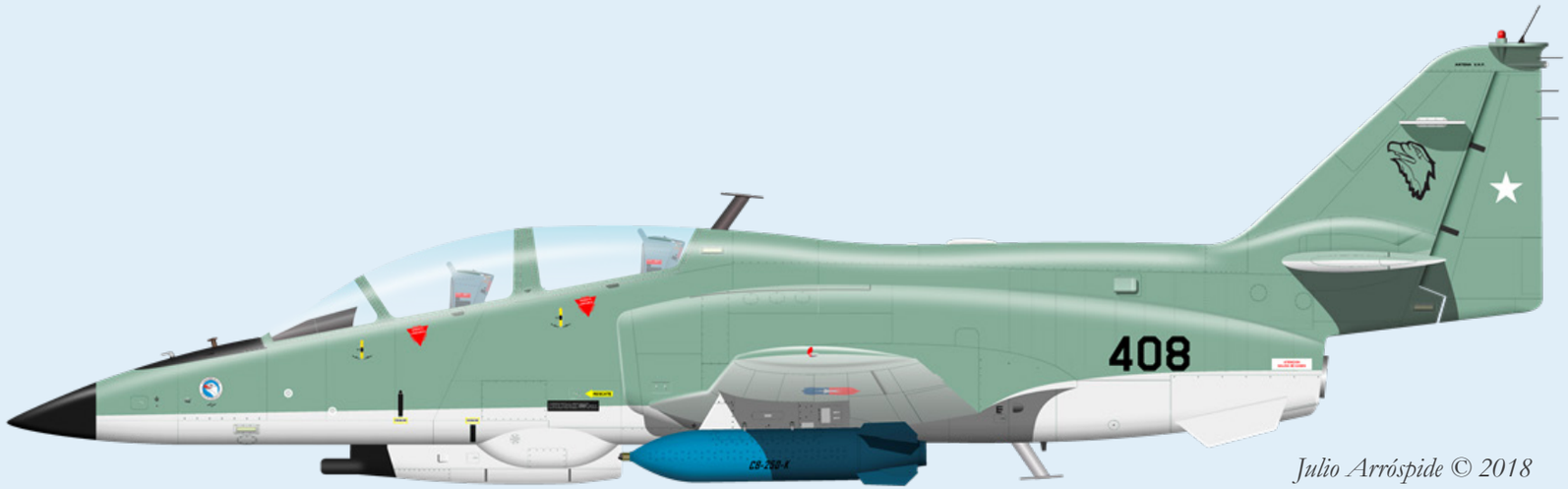
113 - CASA T-36 BB, N° FACh 410, C/N BB02-11-96, del Grupo de Aviación N° 1, Base Aérea Los Cóndores, Iquique, 1986.



Julio Arróspide © 2018

Este avión T-36 fue construido en ENAER y fue entregado a la FACh en diciembre de 1984, siendo dado de alta en el Grupo N° 1, Base Aérea Los Cóndores, Iquique. A fines de los años 1980, a este avión y a otros más, se les aplicó una banda de color blanco, de punta a punta de ala, cubriendo el fuselaje, como identificación de avión adversario y que coincide con la participación de los aviones del Grupo N° 1 en alguna de las versiones de los Ejercicios Blue Sky. En los años 90 adopta el esquema de camuflaje del Grupo N° 1. A fines de esa década es dado de baja y es almacenado en el Ala de Abastecimiento, Base Aérea El Bosque, Santiago.

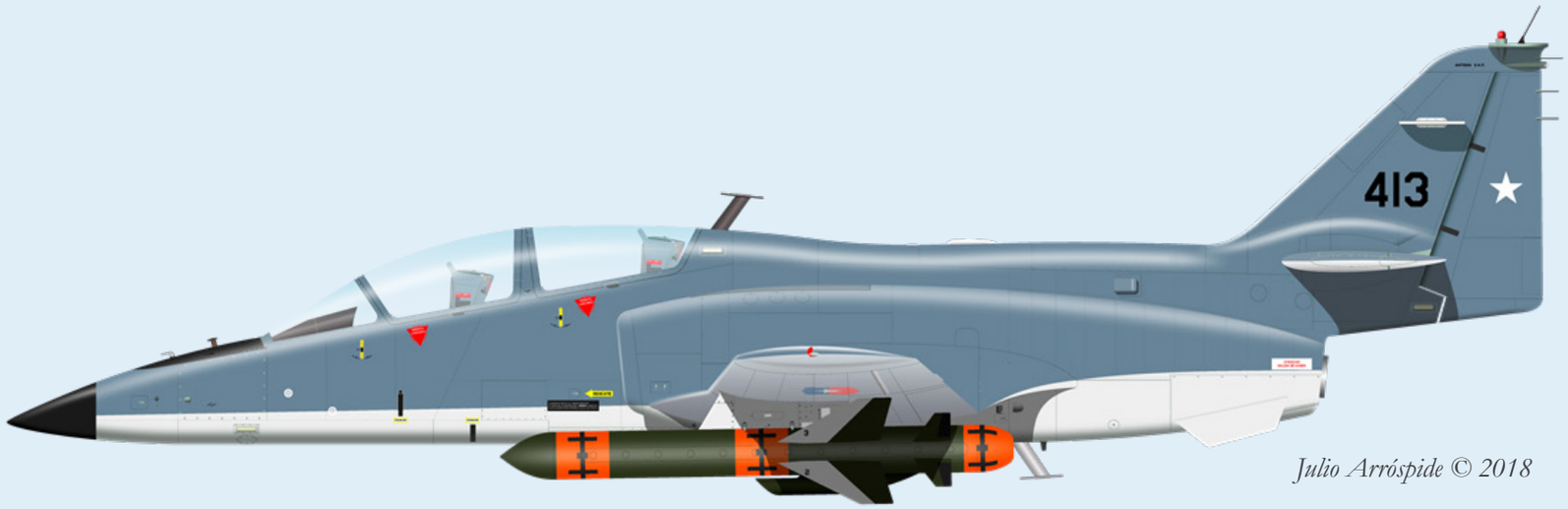
114 - CASA T-36 BB, N° FACh 408, C/N BB02-8-82, del Grupo de Aviación N° 1, Base Aérea Los Cóndores, 1987. Pruebas de Homologación de Bombas Cardoen.



Julio Arróspide © 2018

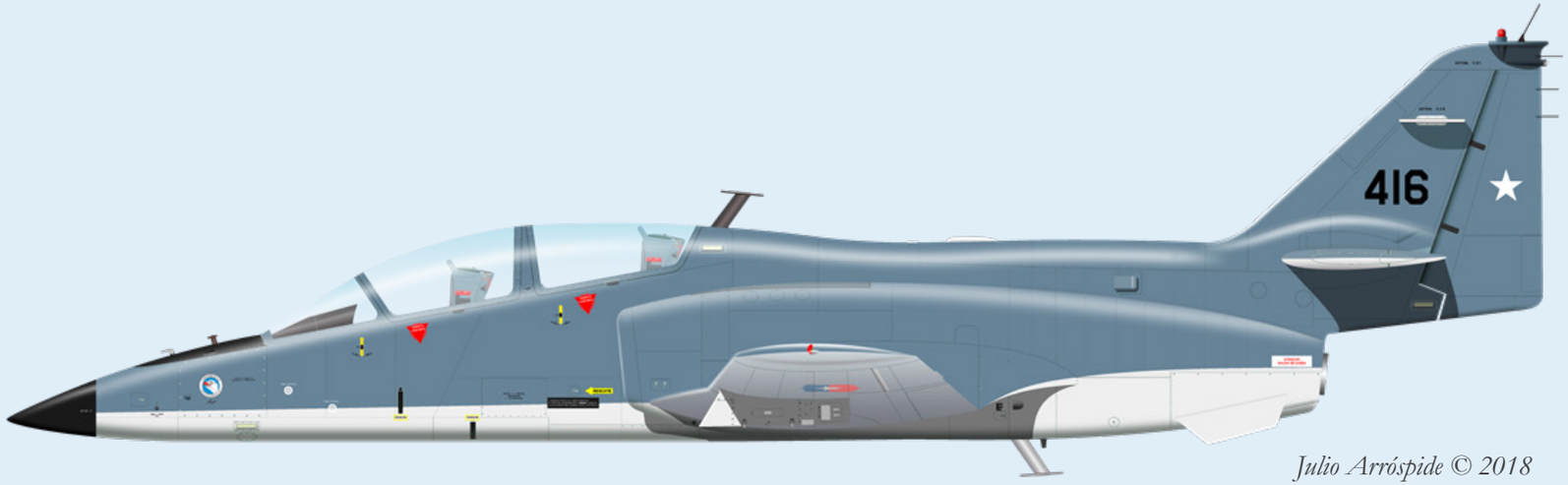
Este avión T-36 fue construido en ENAER y fue entregado a la FACh en marzo de 1984, siendo dado de alta en el Grupo N° 1, Base Aérea Los Cóndores, Iquique. Fue actualizado al estándar CC, pudiendo portar el pod del cañón DEFA de 30 mm. y también fue utilizado para realizar pruebas de homologación de distinto armamento, incluidas la bombas cluster (De racimo) fabricadas por Cardoen. Antes de usar el esquema de camuflaje, le fue aplicado el numeral en el fuselaje y usó los distintivos del Grupo N° 1. En los años 90 adopta el esquema de camuflaje del Grupo N° 1. A fines de esa década es dado de baja y posteriormente es restaurado y puesto como monumento en la Base Aérea de Maquehue en Temuco.

115 - CASA A-36M, N° FACh 413, C/N BB02-9-90, del Grupo de Aviación N° 1, Base Aérea Los Cóndores, Iquique, 1988. Pruebas Sea Eagle.



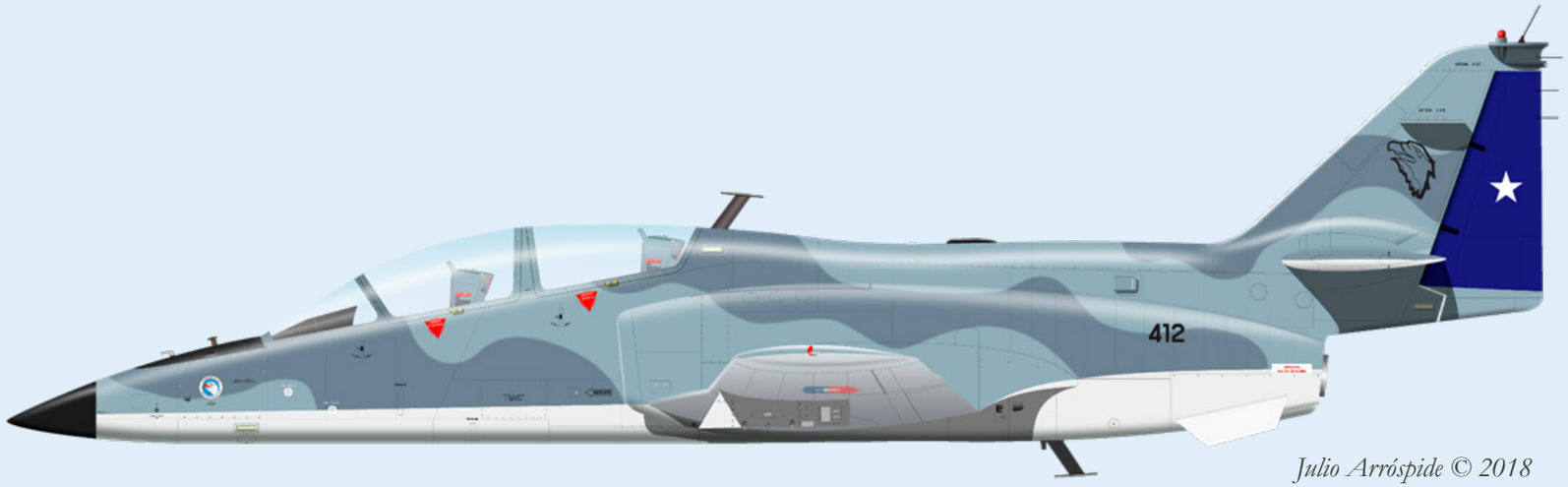
Este avión T-36 BB fue construido por ENAER durante 1983 y fue entregado a la FACh en febrero de 1984, siendo dado de alta en el Grupo N° 1. Durante 1984 fue elegido como banco de pruebas para el lanzamiento de misiles British Aerospace Sea Eagle, recibiendo la designación de A-36M. Se montaron maquetas de este misil para realizar pruebas aerodinámicas y de resistencia, logrando buenos resultados, mostrando esta configuración en la FIDA 1984. Usó el esquema de color verde y posteriormente uno de color gris oscuro, que recibieron los primeros aviones A-36 CC. En los años 90 se homologó su esquema al camuflaje del Grupo N° 1. Afines de los años 1990 fue dado de baja y actualmente está almacenado en el Ala de Abastecimiento, Base Aérea El Bosque.

116 - CASA A-36 CC, N° FACh 416, C/N CC02-3-120, del Grupo de Aviación N° 1, Base Aérea Los Cóndores, Iquique, 1990.



Este avión fue uno de los primeros A-36CC en ser construidos en 1987 por ENAER, siendo entregado a la FACh en enero de 1988. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 1 con el nuevo esquema gris, reemplazando al color verde de los T-36BB. A mediados de los 1990 recibe el esquema de camuflaje del Grupo N° 1.

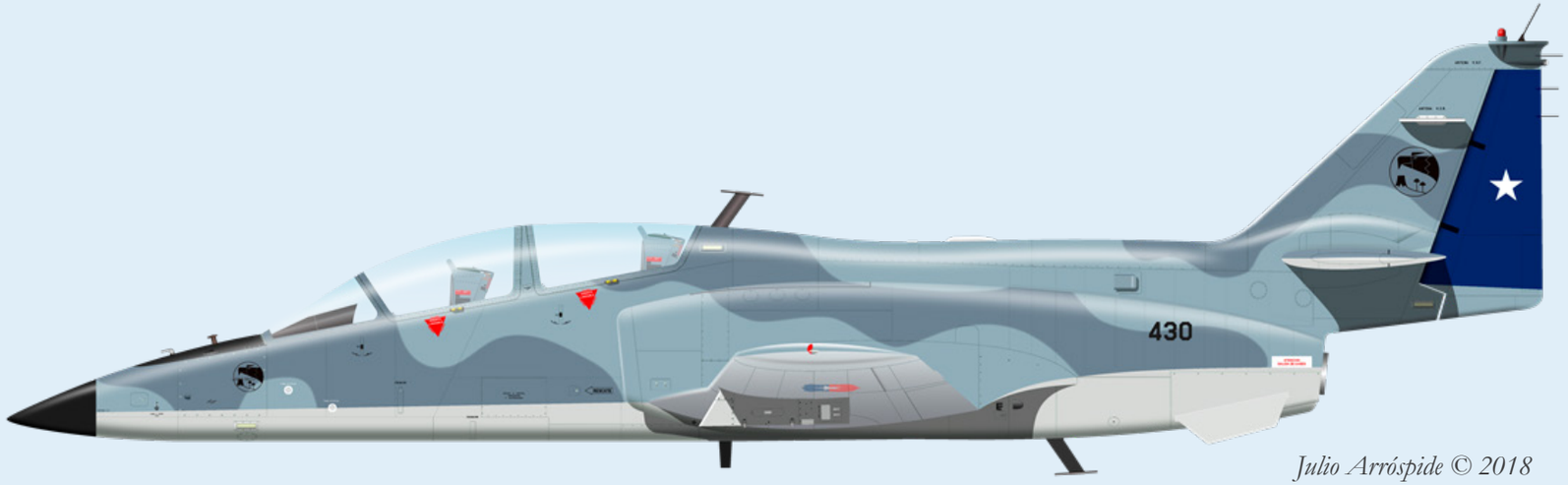
117 - CASA T-36 BB, N° FACh 412, C/N BB02-13-104, del Grupo de Aviación N° 1, Base Aérea Los Cóndores, Iquique, 1992.



Julio Arróspide © 2018

Este avión T-36 BB fue construido por ENAER durante 1984 y fue entregado a la FACh en febrero de 1985, siendo dado de alta en el Grupo N° 1. Usó el esquema de color gris oscuro, que recibieron los primeros aviones A-36 CC. En los años 1990 se homologó su esquema al camuflaje del Grupo N° 1. Afines de los años 1990 fue dado de baja y actualmente está almacenado en el Ala de Abastecimiento, Base Aérea El Bosque.

118 - CASA A-36 CC, N° FACh 430, C/N CC02-15-142, del Grupo de Aviación N° 3, Base Aérea Maquehue, Temuco, 1997.



Julio Arróspide © 2018

Construido como modelo A-36CC en 1994 por ENAER, fue entregado a la FACh a mediados del año 1995. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 1 y en 1997 es sometido a las modificaciones para ser convertido en la versión Halcón 2 o Toqui. Posteriormente es transferido al Grupo de Aviación N° 3, Base Aérea Maquehue en Temuco. El año 2003, el Grupo N° 3 es desactivado y todos su aviones son transferidos al Grupo de Aviación N° 1. Desde su entrega ha usado un esquema de camuflaje de baja visibilidad, con pequeños cambios en los colores de los numerales. Actualmente se encuentra en servicio en el Grupo N° 1 como parte de la Escuela Táctica, preparando a las nuevas generaciones de pilotos de combate.

119 - CASA A-36 CC Halcón II, N° FACh 437, C/N CC02-22-149, del Grupo de Aviación N° 3, Base Aérea Maquehue, Temuco, 1998.

Julio Arróspide © 2018

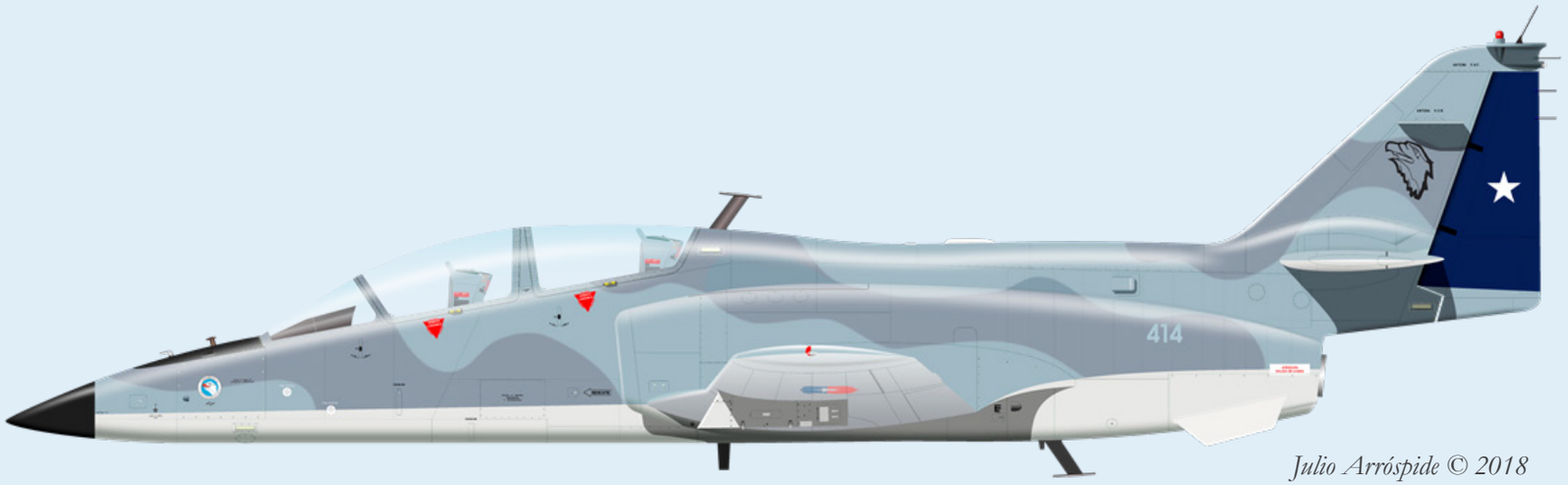
Fue el primer avión A-36CC en integrar las modificaciones que le permitirían servir como plataforma de transición para los futuros aviones de primera línea. Fue presentado el 26 de noviembre de 1997 en ENAER. Posteriormente fue entregado a la FACh en abril de 1998, siendo dado de alta en el Grupo de Aviación N° 3, en la Base Aérea de Maquehue, en Temuco. Con la entrada en receso del Grupo N° 3 en 2003, fue transferido al Grupo de Aviación N° 1, en donde se desempeña actualmente como entrenador avanzado de la Escuela Táctica, preparando las nuevas generaciones de pilotos de combate. Desde su entrega ha usado el esquema de camuflaje de baja visibilidad, sólo con cambio en el color de sus numerales y emblemas.

120 - CASA C-101CC, N° FACh 432 del Grupo N° 3, FIDAE XXXX, Base Aérea Los Cerrillos. Santiago.

Julio Arróspide © 2018

Construido como modelo A-36CC en 1994 por ENAER, fue entregado a la FACh en agosto del año 1995. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 1 y en 1997 es sometido a las modificaciones para ser convertido en la versión Halcón 2 o Toqui. Posteriormente es transferido al Grupo de Aviación N° 3, Base Aérea Maquehue en Temuco. El año 2003, el Grupo N° 3 es desactivado y todos su aviones son transferidos al Grupo de Aviación N° 1. Desde su entrega ha usado un esquema de camuflaje de baja visibilidad, con pequeños cambios en los colores de los numerales. Actualmente se encuentra en servicio en el Grupo N° 1 como parte de la Escuela Táctica, preparando a las nuevas generaciones de pilotos de combate.

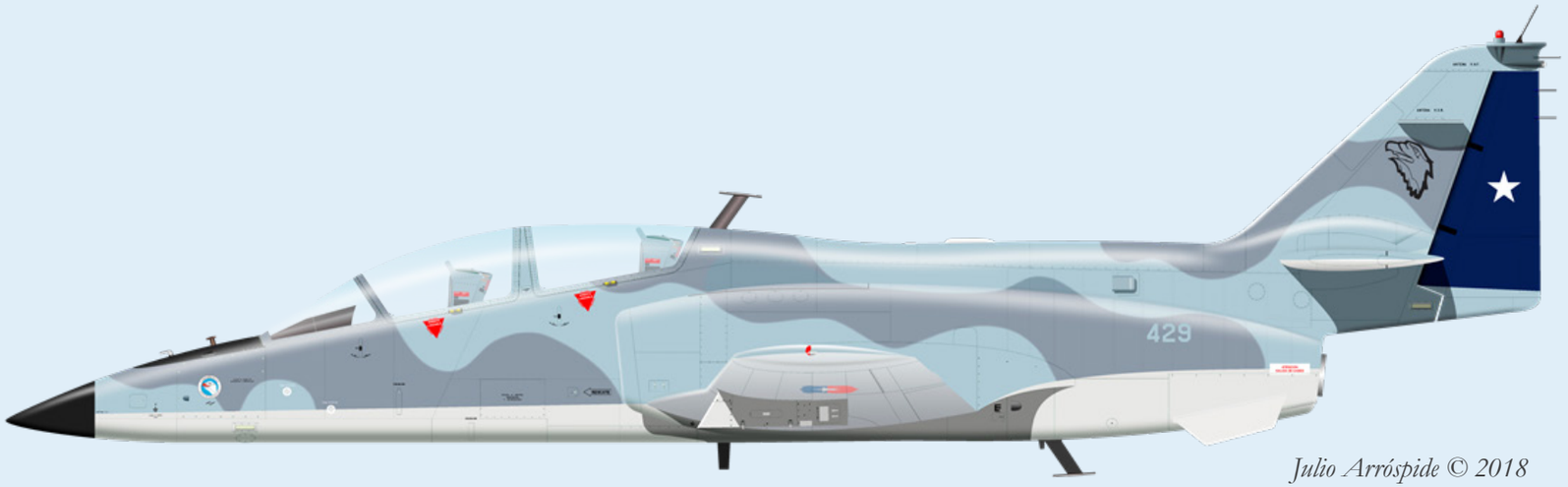
121 - CASA C-101CC, N° FACh 414, C/N CC02-1-112, del Grupo de Aviación N° 1, Base Aérea Los Cóndores, Iquique, 2003.



Julio Arróspide © 2018

Este avión T-36 BB fue construido por ENAER durante 1984 y fue entregado a la FACh en febrero de 1985, siendo dado de alta en el Grupo N° 1. Usó el esquema de color gris oscuro, que recibieron los primeros aviones A-36 CC. En los años 1990 se homologó su esquema al camuflaje del Grupo N° 1. El 19 de diciembre de 2003, cuando comenzaba una misión de entrenamiento de tiro aire-tierra, al mando del Comandante de Escuadrilla Brian Prendergast Slight, sufre un apagado de motor en la fase crítica del despegue, obligando a su piloto a eyectarse para salvar su vida. El avión se estrelló en las cercanías del Aeropuerto Diego Aracena y el Comandante Prendergast resultó ileso.

122 - CASA C-101CC, N° FACh 429, C/N CC02-14-141, del Grupo de Aviación N° 1, Base Aérea Los Cóndores, Iquique, 2010.



Julio Arróspide © 2018

Construido como modelo A-36CC en 1994 por ENAER, fue entregado a la FACh en junio del año 1995. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 1 y en 1997 es sometido a las modificaciones para ser convertido en la versión Halcón 2 o Toqui. Posteriormente es transferido al Grupo de Aviación N° 3, Base Aérea Maquehue en Temuco. El año 2003, el Grupo N° 3 es desactivado y todos su aviones son transferidos al Grupo de Aviación N° 1. Desde su entrega ha usado un esquema de camuflaje de baja visibilidad, con pequeños cambios en los colores de los numerales. Actualmente se encuentra en servicio en el Grupo N° 1 como parte de la Escuela Táctica, preparando a las nuevas generaciones de pilotos de combate.

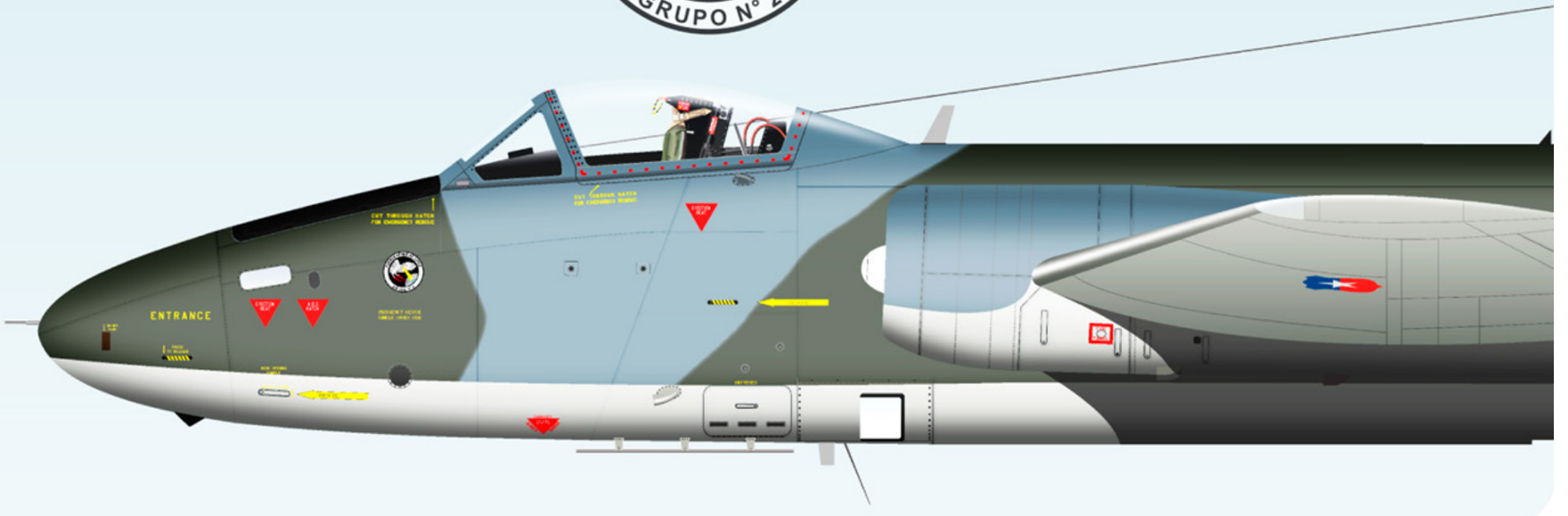
English Electric Canberra PR.9

Ojos de Aguila del Canberra

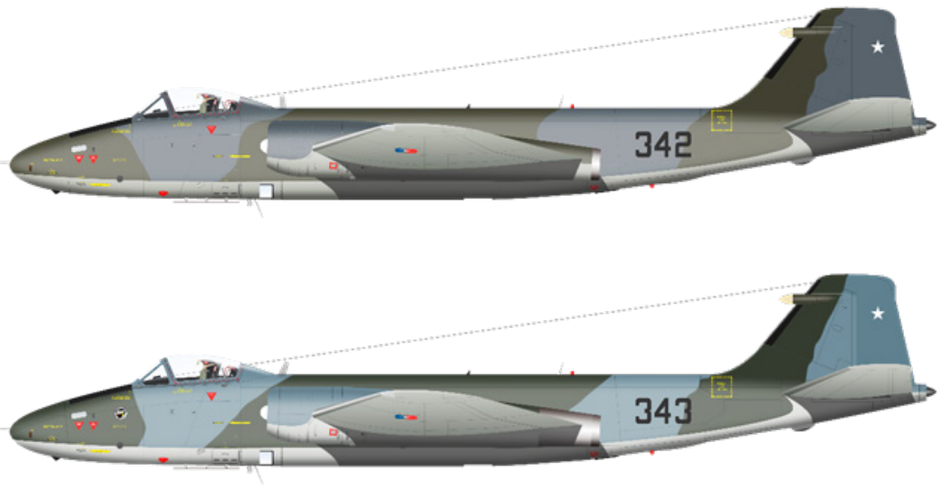
Servicio en la Fuerza Aérea de Chile desde 1982 a 1994

FUERZA AEREA DE CHILE

GRUPO Nº 2



Ojos de Águila



Magnífica fotografía del Canberra PR.9 343, volando sobre la Cordillera de Los Andes a gran altitud. Se pueden observar los paneles de las cámaras de alta fidelidad de este avión. **Fuente: FACh.**

La Guerra de Las Falklands fue un conflicto atípico, una suerte de lucha entre David y Goliat, en donde los ingleses comprometieron lo último de su tecnología militar y fueron apoyados política y logísticamente, así como con información de inteligencia, por grandes potencias como Estados Unidos y Francia. Pero también recibió ayuda en el campo de la inteligencia por parte de la Fuerza Aérea de Chile. Nuestro país, a solicitud de Gran Bretaña, apoyó con información acerca del movimiento de los medios aéreos que incursionaban hacia las Islas Falklands, poniendo en alerta a sus patrullas aéreas de combate de Sea Harriers ante la amenaza de los incursores argentinos. Esta información fue vital para Task Force inglesa y en su ausencia habría provocado importantes pérdidas materiales y humanas en el bando británico. La posición de Chile se apoyó en la tesis de que si Argentina ganaba la guerra, se vería amenazado nuevamente, tal como en el año 1978 con una guerra, que a toda costa no le convenía, ya que aún se hacían sentir los estragos de los embargos establecidos por Estados Unidos y la misma Gran Bretaña. El resultado de la Guerra no sólo benefició a Gran Bretaña y a sus líderes políticos, sino que también a Chile, ya que se levantó el embargo y se restableció el flujo de repuestos y de asistencia técnica. La más beneficiada fue la Fuerza Aérea, la que pudo adquirir el mismo año 1982, 14 aviones Hawker Hunter (12 FGA.9 y 2 T.67) y 3 aviones Canberra PR.9.

Así, Chile pasó a convertirse en el 5° operador de material Canberra en Sudamérica y en el único operador del modelo PR.9, aparte de Inglaterra. Este avión permitió a la Fuerza Aérea de Chile cumplir misiones de reconocimiento aéreo estratégico, capacidad que no tenía hasta ese momento.

El modelo PR Mk.9

La versión PR Mk.9 estaba equipada con varios tipos de cámaras fotográficas que le permitían efectuar operaciones de bajo y alto nivel de vuelo. Su construcción estaba basada en el modelo PR.7, cuya sección de nariz fue modificada para permitir alojar al navegante. Para esta nueva posición de la tripulación, el avión proveía instrumentos y sistemas tácticos de navegación, un efectivo sistema de Radar Warning Receiver y controles para las cámaras de reconocimiento, las cuales eran modelo F24 y F48, de gran resolución y alcance. Estas cámaras iban alojadas en el compartimiento de bombas y podían operar desde altitudes por sobre los 45.000 pies.

Instrucción de las Tripulaciones

La Fuerza Aérea de Chile en mayo de 1982, comisiona a Inglaterra al Coronel de Aviación Juan Baustista G., al Comandante de Escuadrilla Nelson Sanhueza L. y al Capitán de Bandada Ricardo Gutiérrez A. para realizar el curso de conversión a pilotos para volar aviones Canberra en el 231 Operational Conversion Unit de la RAF, en la base aérea de la RAF de Marham en Norfolk y luego realizar el curso en el avión PR.9 en la N° 1 Photographic Reconnaissance Unit, en la base aérea de Wyton. Junto con estos Oficiales, se comisiona a los Capitanes de Bandada Sergio Canales V. y Chester Spencer H. y al Teniente Rafael Anziani G., quienes realizarían el curso de navegantes. En el curso de conversión, los pilotos recibieron instrucción en los Canberra T-4 y los navegantes en Canberra B-2. Aparte de la instrucción en distintos tipos de misiones de reconocimiento y configuraciones, las tripulaciones recibieron instrucción para descompresión en la cámara altimática sobre los 50.000 pies, convirtiéndose en los únicos pilotos de la FACh en experimentar este tipo de entrenamiento. Al final de la instrucción de los pilotos y especialistas, la Fuerza Aérea de Chile recibe los aviones Canberra PR.9 ex RAF XH 166 (c/n SH 1730), XH 167 (c/n SH 1731) y XH 173 (c/n SH 1737), a los cuales les son asignados los N° FACh 341, 342 y 343, respectivamente.

El PR.9 XH167 del Escuadrón N° 39 de la RAF, en el International Air Tatoo de 1979, luego pasaría a ser el 342 y que se perdería el 25 de junio de 1983. **Autor: Shaun Connor (Air Britain Pictures)**.

Instrucción a especialistas en fotografía y mantenimiento

Los especialistas en fotografía y electrónica fueron enviados a Inglaterra a entrenarse en la Base Aérea de Wyton en junio de 1982. Fueron entrenados en la operación y mantención de las distintas cámaras aéreas el avión (F-96 y F-95) para vuelos de alto o bajo nivel y las diferentes focales de los lentes (6, 24 y 48) pulgadas. Estos especialistas retornaron a Chile en septiembre de 1982.

El personal de mantenimiento es enviado a Inglaterra el 02 de agosto de 1982 e incluía un Oficial Ingeniero y especialistas en armaduría, electrónica, instrumentos, motores, hidráulica, electricidad, asientos de eyección, equipo aéreo personal, fotografía aérea y cámaras aéreas. Al igual que los especialistas en fotografía, fueron entrenados en la Base Aérea de Wyton y retornaron a Chile a mediados de septiembre.

La primera agrupación de pilotos chilenos juntos a sus instructores ingleses en la Base Aérea Wyton de la RAF. **Archivo Rino Poletti B**.

Traslado a Chile

El 15 de octubre de 1982, los tres aviones Canberra, luciendo los colores y numerales de la FACh, emprenden una travesía homóloga a la de los aviones Hunters en la Operación Atlante. Liderando la formación de los aviones Canberras, se encontraba el Coronel González junto a su navegante, el Capitán Canales en el avión 341, seguido por el Comandante Sanhueza y su navegante el Capitán Spencer en el avión 342 y el Capitán Gutiérrez y su navegante el Teniente Anziani en el avión 343. Despegan de la base aérea de Wyton y son apoyados por un avión C-130H Hércules de la FACh. La planificación original contempló escalas técnicas en España (Isla Gran Canaria), Senegal (Dakar), Brasil (Recife), Paraguay (Asunción), Antofagasta y Santiago. Después de haber aterrizado en Isla Gran Canaria, el gobierno de Senegal prohíbe el paso de los aviones por su espacio aéreo, situación que retrasa el traslado 10 días. Finalmente se opta por una ruta alternativa y los aviones vuelan desde España a la República de Cabo Verde y desde ahí retoman el itinerario original. Los aviones arriban a la Base Aérea Los Cerrillos el día 24 de octubre, cuyas tripulaciones son recibidas por el Alto Mando Institucional.

Las tripulaciones de los aviones Canberra son recibidos por el Alto Mando de la FACh en la losa del Aeropuerto Los Cerrillos, el 24 de octubre de 1982. **Archivo Rino Poletti B**.

El Canberra PR.9 N° 343, volando sobre la Cordillera de los Andes en una misión de reconocimiento. **Fuente: FACh**.

Servicio en el Grupo de Aviación N° 2

Los aviones Canberra son dados de alta en el Grupo de Aviación Nº 2 en la Base Aérea de Los Cerrillos, el cual fue reactivado para este propósito. Debido a que no se contó con un avión de instrucción, los pilotos y navegantes tuvieron que ser enviados principalmente a Inglaterra a realizar los cursos correspondientes. Sin embargo, también se realizaron cursos de pilotos en Sudáfrica en Material Canberra TMk.4 en 1988 (Capitán de Bandada César MacNamara) y en Venezuela en material Canberra B.2 en 1989 (Capitán de Bandada Jorge Abello A.) En 1983 se realiza el primer curso de Navegantes en Chile.

El Capitán de Bandada César MacNamara, es felicitado por su instructor después de su primer vuelo solo en Canberra TMK.4 de la Fuerza Aérea de Sudáfrica en 1987. **Fuente: FACh**. A la derecha, el Capitán de Bandada Jorge Abello A. posa junto a un Canberra B2 de la Fuerza Aérea Venezolana, en 1988. **Vía Jorge Abello A.**

Oficiales pilotos y navegantes del Grupo de Aviación N° del segundo curso realizado en Inglaterra. **Archivo Rino Poletti B**.

El Canberra 342 en exposición estática, mostrado sus equipos fotográficos de alta resolución. **Vía Dan Toro A.**

El 25 de mayo de 1983 se produce la única pérdida de este material de vuelo. Durante la realización de un vuelo de reconocimiento, durante un ejercicio institucional en Punta Arenas, el avión 342 sufre la auto-eyección del piloto, Comandante de Escuadrilla Nelson Sanhueza. El navegante, Comandante de Escuadrilla Sergio Canales, se eyecta al perder la comunicación con el piloto. Ambos Oficiales son rescatados, resultando el Comandante Canales con lesiones en su columna vertebral.

Los aviones restantes siguieron operando en una serie de misiones de reconocimiento y fotografía a gran altitud a lo largo del país. También fueron sujetos de algunas modificaciones y mejoras, principalmente en los instrumentos de navegación.

En 1988 el Grupo de Aviación N° 2 no contaba con navegantes, razón por la cual se entrenó para esta labor a uno de los mecánicos jefes de avión (Crew Chief), el Cabo 1° Marcos Olguín V., una situación poco usual, ya que habían pasado muchos años, en que personal de Suboficiales de la Institución no realizaba una misión asignada a un Oficial, en especial una labor de tanta responsabilidad como la de un navegante en un avión de reconocimiento estratégico. El Cabo 1° Olguín aprobó el curso y se desempeñó bastante bien en su nuevo cometido, realizando esta función por 5 años, experiencia que le permitió realizar el curso de navegante a nuevos Oficiales asignados a esta función.

En la fotografía se aprecia al Cabo 1° Marcos Olguín V. sentado en la estrecha posición del Navegante del Canberra PR.9. Se puede advertir la típica configuración de las amarras de las pantorrillas (Leg-Restraints), más conocidas como “Legutrinas“, del asiento de eyección Martin-Baker Mk-3. La visibilidad para el navegante se reducía a dos pequeñas ventanas.

El Canberra PR.9 N° 343 volando sobre la cordillera de Los Andes a fines de los 80, acusando el uso operacional del avión, por el estado de su pintura y del uso de paneles sin pintar o con otro tono. **Fuente: FACh.**

El Comandante de Escuadrilla Carlos Graneris y el Cabo 1° Marcos Olguín, al término de una misión. Al lado, el producto de una misión de reconocimiento (Magazines fotográficos) es enviado a analizar. **Archivo Rino Poletti B.**

Personal especialista realiza la inspección de post-vuelo después de una misión de reconocimiento. **Archivo Rino Poletti B.**

Los últimos vuelos del Canberra

En diciembre de 1993 se escuchan por última vez los poderosos motores Avon del Camberra en la losa de la Base Aérea Los Cerrillos. El desgaste por el tiempo, falta de repuestos y los nuevos desafíos que enfrentaba la Fuerza Aérea antes de cambiar de siglo, hicieron que el Mando Institucional cerrara la cortina para la operación de estos aviones. Por más de 10 años, 25 pilotos y navegantes de la Fuerza Aérea de Chile tuvieron el privilegio de volar en este avión y cumplieron con una función estratégica, apoyados por un grupo humano de Oficiales y Especialistas cohesionado en pos de su cumplimiento.

El Canberra N° 343 despegando desde el Aeropuerto Los Cerrillos. **Autor: Patrick Laureau.**

Preservación histórica del Canberra

Afortunadamente, los ejemplares N° 341 y N° 343 tuvieron un final honroso, al ser donados al Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. El avión N° 343, fue cuidadosamente restaurado y hoy puede ser visto por los entusiastas de este poderoso avión.

#	Avión	Modelo	Destino/Ubicación
1	341	PR.9	Preservado en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.
2	343	PR.9	Preservado en el Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio.

El Canberra N° 343 restaurado acuciosamente en exposición permanente en el Museo Aeronáutico. **Autor: Julio Arróspide R.**

Pérdidas de material de vuelo y accidentes mayores

El 25 de mayo de 1983, se estrella cerca de Punta Arenas el avión N° 342, el cual efectuaba un vuelo de reconocimiento, durante la realización de un ejercicio Institucional. Si bien no se pudo determinar la causa exacta, la situación fue que el asiento Martin Baker del piloto se accionó y expulsó fuera del avión al Comandante de Escuadrilla Nelson Sanhueza Lagos de manera inadvertida, lo cual le impidió dar el aviso al navegante, el Comandante Sergio Canales Valdés, el cual al sentir una explosión y perder la comunicación con el piloto, procedió a eyectarse. Ambos tripulantes fueron rescatados dentro de las primeras 24 horas de ocurrido el accidente. El Comandante Canales sufrió los efectos de la eyección al lastimarse su columna vertebral y quedó fuera de vuelo por un tiempo, hasta su plena recuperación Este hecho ha encendido la imaginación en una parte del colectivo de foristas e investigadores aeronáuticos de Internet, principalmente argentinos, algunos de los cuales se han aventurado a aseverar que el Canberra habría sido derribado por baterías antiaérea argentinas, durante una supuesta incursión de este avión en territorio trasandino, situación muy lejos de lo que realmente ocurrió.

#	Fecha	Avión	Causal	Piloto	Eyección	Resultado
1	25-05-1983	342	FT	CDE Nelson Sanhueza Lagos	Sí	Ileso
				CDE Sergio Canales Valdés	Sí	Lesionado

AF=Aterrizaje Forzoso; CA=Colisión Aérea; CT=Colisión con el Terreno (Tierra o mar); EM=Explosión Munición; FO=Flame-Out (Apagado motor); FT=Falla Técnica; GL=G-LOC (Pérdida de Conciencia por G's); PC=Pérdida Control.

Una de las pocas fotografías del Canberra N° 342, el cual se perdiera en un accidente el 25 de mayo de 1983. **Vía Claudio Cáceres G.**

Resumen de características y detalles de la flota

#	N° FACh	c/n	Modelo	Inicio Servicio	Término Servicio
1	341	SH 1730	PR.9	24-10-1982 – G.2	1993 – G.2 – Preservado en el Museo Aeronáutico.
2	342	SH 1731	PR.9	24-10-1982 – G.2	25-05-1983 – G.2 – Destruido en accidente.
3	343	SH 1737	PR.9	24-10-1982 – G.2	1993 – G.2 – Preservado en el Museo Aeronáutico.

Evolución de los esquemas de pintura de los Canberra

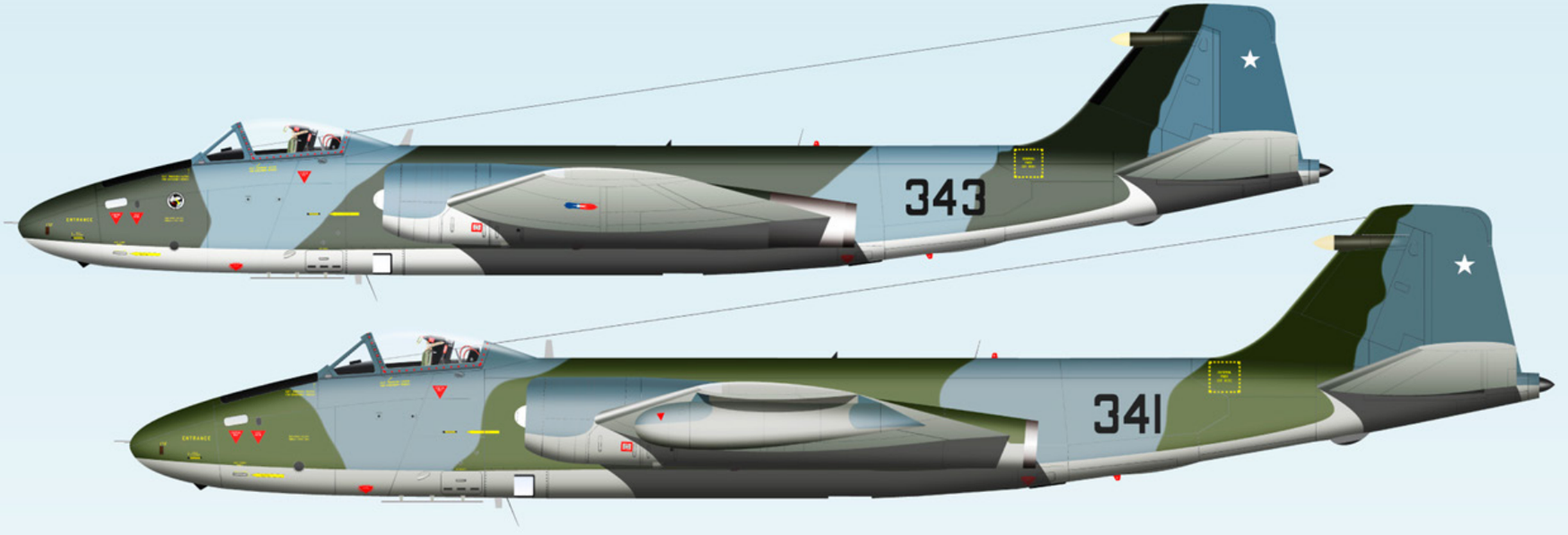
En los casi 12 años de servicio del Canberra PR.9 en la Fuerza Aérea de Chile, el esquema de pintura original de la RAF con que fueron adquiridos no varió. Lo anecdótico fue que por un breve tiempo conservaron los numerales de la RAF en el fuselaje. Asimismo, no se pintó de color azul el timón de dirección.

Formación de los Canberras 341 y 343 del Grupo de Aviación N° 2. **Autor: Patrick Laureau.**

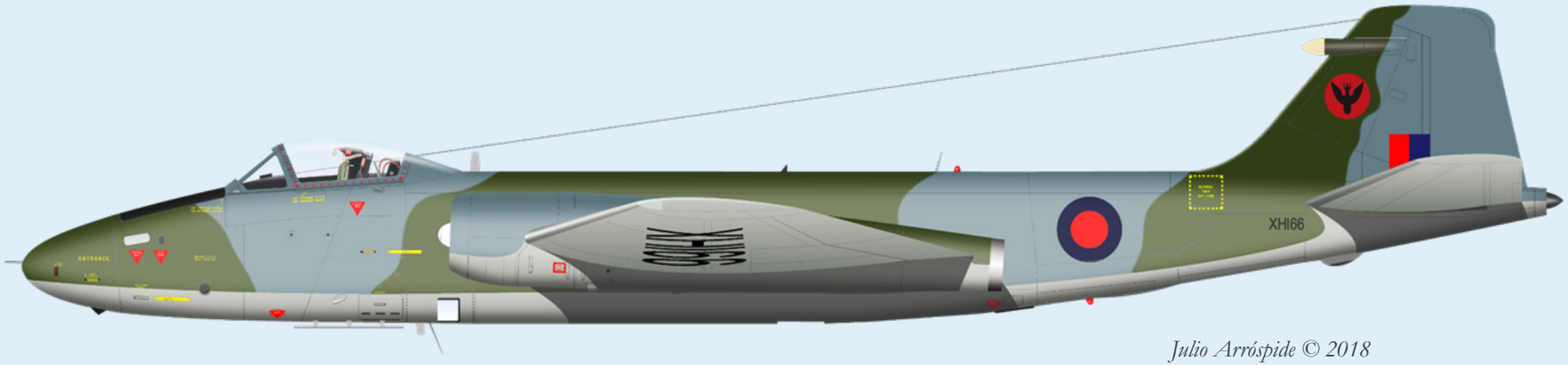
Como la mayoría de los aviones de la Fuerza Aérea, en las décadas que van desde el arribo de los Vampires hasta los años 90, la escasez de recursos o disponibilidad de materiales, no permitió conservar los colores y tonos originales de la pintura de los aviones. Asimismo, el deterioro de las capas de pintura por efecto del uso operativo y la exposición a los distintos medio ambientes en donde operaban, hizo que los aviones de la flota experimentaran un natural descolorido, manchones de pinturas de diferentes tonos, cambios de paneles con pintura en otros tonos, etc., lo que los modelistas han acuñado con el anglicismo "Weathering". En los últimos años de operación se le aplicó el emblema del Grupo de Aviación N° 2 en el sector izquierdo de la proa del avión, justo debajo de la cabina del piloto. También conservó todos sus esténciles en inglés.

Los esténciles no fueron traducidos a lo largo de la operación del avión. **Autor: Julio Arróspide R.**

El Canberra en Perfiles



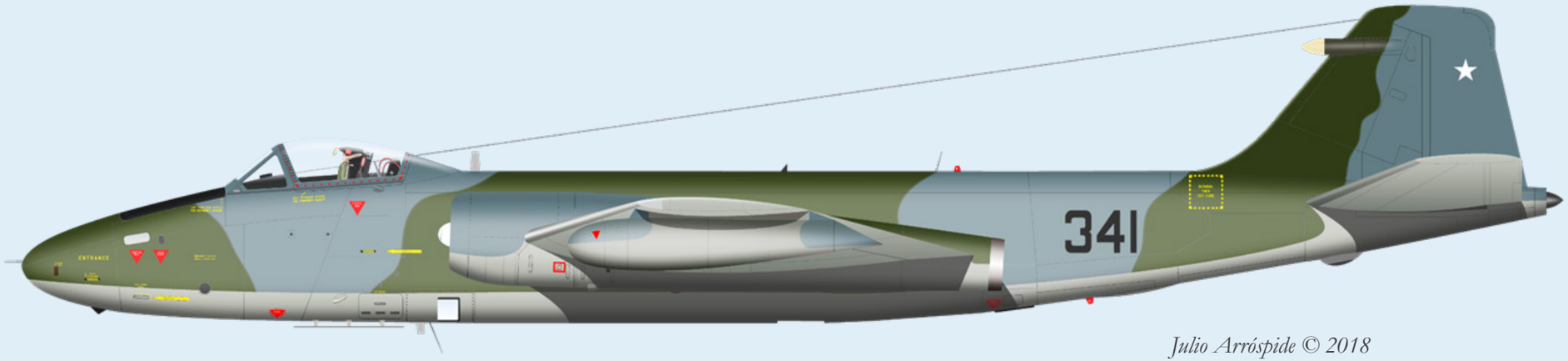
123 - BAE Canberra PR.9, N° XH166, C/N SH 1730, del Escuadrón 39° de la RAF, Base Aérea de Wyton, Inglaterra, Septiembre de 1981.



Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido en 1960 y fue entregado al 58th Squadron de la RAF como XH166, operando en la Base Aérea de Wyton con un acabado metálico. En 1962 fue transferido al 13rd Squadron y eventualmente habría operado en la Base Aérea de Luqa en Malta. Posteriormente fue transferido en varias ocasiones entre el 13rd y el 39th Squadron. Fue retirado del servicio en mayo de 1982 y almacenado en la Base Aérea de St. Athan. En mayo de 1982 es adquirido por la FACh con el numeral 341, junto a los aviones, 342 y 343. Fue dado de alta en el Grupo N° 2 y operó hasta diciembre de 1993, siendo dado de baja en 1994. Actualmente se encuentra conservado en el Museo Aeronáutico.

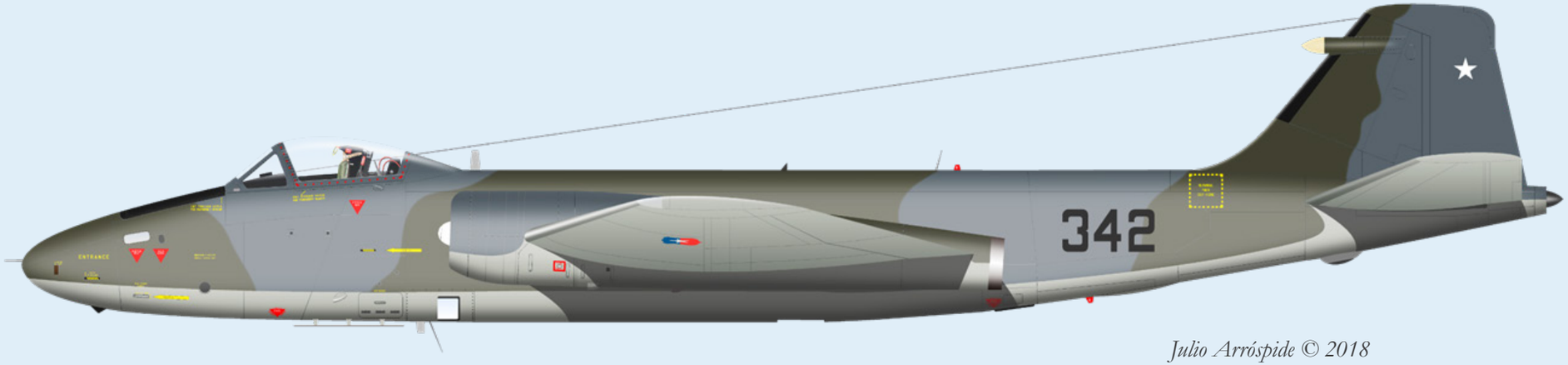
124 - BAE Canberra PR.9, N° FACh 341, C/N SH 1730, del Grupo de Aviación N° 2, Base Aérea Los Cerrillos, Santiago, Octubre de 1982.



Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido en 1960 y fue entregado al 58th Squadron de la RAF como XH166, operando en la Base Aérea de Wyton con un acabado metálico. En 1962 fue transferido al 13rd Squadron y eventualmente habría operado en la Base Aérea de Luqa en Malta. Posteriormente fue transferido en varias ocasiones entre el 13rd y el 39th Squadron. Fue retirado del servicio en mayo de 1982 y almacenado en la Base Aérea de St. Athan. En mayo de 1982 es adquirido por la FACh con el numeral 341, junto a los aviones, 342 y 343. Fue dado de alta en el Grupo N° 2 y operó hasta diciembre de 1993, siendo dado de baja en 1994. Actualmente se encuentra conservado en el Museo Aeronáutico.

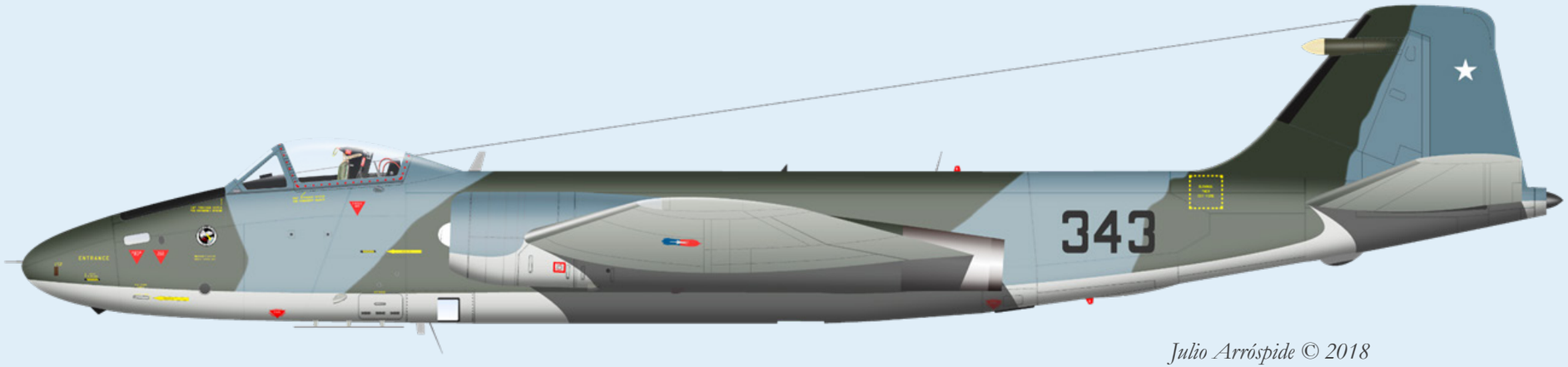
125 - BAE Canberra PR.9, N° FACh 342, C/N SH 1731, del Grupo de Aviación N° 2, Base Aérea Chabunco, Punta Arenas, 1983.



Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido en 1960 y fue entregado a la RAF con el numeral XH167. Operó con los escuadrones 13° y 39° hasta su retiro del servicio en 1982. En mayo de 1982 es adquirido por la FACh con el numeral 342, junto a los aviones, 341 y 343. Fue dado de alta en el Grupo N° 2 y operó hasta el 25 de mayo de 1983, fecha en la que se accidentó realizando un vuelo de reconocimiento en las cercanías de Punta Arenas. La tripulación compuesta por el piloto, Comandante Nelson Sanhueza L. y el Navegante, Comandante Sergio Canales V. se eyectó exitosamente y fue rescatada. El Comandante Canales sufrió lesiones en su columna vertebral, pero se recuperó. El avión quedó completamente destruido.

126 - BAC Canberra PR.9, N° FACh 342, SH 1737, del Grupo de Aviación N° 2, Base Aérea Los Cerrillos, Santiago, 1991.



Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido en 1960 y fue entregado al 58th Squadron de la RAF como XH173, operando en la Base Aérea de Wyton con un acabado metálico. En 1962 fue transferido al 13rd Squadron y eventualmente habría operado en la Base Aérea de Luqa en Malta. Posteriormente fue transferido en varias ocasiones entre el 13rd y el 39th Squadron. Fue retirado del servicio en mayo de 1982 y almacenado. En mayo de 1982 es adquirido por la FACh con el numeral 343, junto a los aviones, 341 y 342. Fue dado de alta en el Grupo N° 2 y operó hasta diciembre de 1993, siendo dado de baja en 1994. Actualmente se encuentra conservado en el Museo Aeronáutico.

Dassault Mirage M-5MA/MD Elkan y Mirage 5BR/5BD

Deltas Mapuches

Servicio en la Fuerza Aérea de Chile desde 1995 a 2006

El Mirage M-5MA Elkan N° 705 despegando desde la Base Aérea de Mendoza en una misión del Ejercicio CEIBO 2005, Mendoza, Argentina. **Autor: Chris Lofting**.

Durante 1986 se presenta un nuevo problema dentro de la Fuerza Aérea: la obsolescencia del material Hunter. Esta se acrecentaba año a año a pesar del programa de modernización al que habían sido sometidos y las mantenciones e inspecciones regulares que aseguraban su operación dentro de los márgenes de seguridad establecidos. En este aspecto cabe mencionar que las aeronaves iban acumulando horas, lo que irremediablemente fatigaba la célula, algunas de las cuales ya tenían cerca de 30 años a su haber. Por este motivo comienzan a quedar fuera de vuelo Hunter que cumplían su ciclo de vida al alcanzar un nivel de fatiga que no garantizaba una operación segura. Estas aeronaves eran utilizadas como fuentes de repuestos, rescatando todos aquellos componentes que pudieran ser de utilidad para el resto de los aviones supervivientes.

La posibilidades para adquirir aeronaves a finales de los 80 se limitaban al mercado europeo, francés y británico específicamente Tras el Conflicto del Atlántico Sur y la llegada del material Hunter FGA.9 y T.Mk.67, existieron acercamientos con los ingleses para adquirir material aéreo más moderno, contándose con la voluntad del gobierno británico para vender material BAe Jaguar y Hawk. Lamentablemente no existieron los recursos para que prosperara la compra de 18 aviones BAe Jaguar que fue el requerimiento chileno, mientras que la adquisición de 12 o más BAe Hawk quedó como "en perspectiva a largo plazo". Cabe mencionar que la falta de recursos económicos para adquirir el material solicitado se debió en gran medida al endeudamiento contraído por las FFAA chilenas durante la crisis militar del año 1978, donde la disponibilidad de recursos para nuevos proyectos y adquisiciones recién fue posible entrando los 90.

El Mercado Aeronáutico

Comenzando la nueva década la necesidad de reemplazo toma nueva urgencia, es así como se evalúan ofertas venidas de Israel, que ofreció su producto IAI Kfir C2, Inglaterra con aeronaves BAe Jaguar de segunda mano obtenidos en Nigeria y posteriormente del inventario de la Royal Air Force, Suecia con su prototipos del Gripen y Bélgica con sus Mirage 5 que estaban siendo modernizados por S.A.B.C.A (Societés Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques) al estándar MirSIP. Las distintas evaluaciones realizadas fueron acotándose: en el caso de los Kfir se solicitó por parte de Chile la versión mejorada Kfir C7, la que Israel optó por no vender, manifestando la posibilidad futura de modernizarlas al estándar Kfir C10 que por aquellos días estaba en su fase de diseño. En el caso de los aviones BAe Jaguar la opción de los aviones nigerianos recuperados y recorridos fue descartada de plano, así como la alternativa de disponer de aviones sacados del inventario de la RAF. La opción del Gripen descartada por costo y por tratarse de un prototipo, comenzando a tomar fuerza la opción de los Mirage 5 belgas.

La Opción Belga y la Modernización a MirSIP

Para comprender el proceso de adquisición de los Mirage 5 belgas, es necesario conocer parte de la historia de esta aeronave en el país europeo. El 16 de febrero de 1968 Bélgica anuncio que el reemplazo de su material Republic F-84F y RF-84F sería el Dassault Breguet Mirage 5, con un pedido inicial de 88 aeronaves en configuraciones de cazabombardero, reconocimiento y doble mando para instrucción. Este primer pedido fue posteriormente elevado a un total de 106 aeronaves, de las cuales 63 correspondían a Mirage 5BA, 16 Mirage 5BD y 27 Mirage 5B. El primer Mirage 5BA realizó su vuelo de pruebas el 6 de marzo de 1970 desde el aeródromo Bordeaux, siendo los prototipos de cada versión construidos por Dassault y los aviones de producción construidos localmente por S.A.B.C.A. Esta flota al año 1993 se encontraba drásticamente disminuida a 63 aeronaves, con la pérdida de 47 aviones en operaciones aéreas.

El Mirage 5BA N° BA-01 de la BAF, posteriormente el Elkan N° 701, realizando los primeros vuelos de prueba, antes de recibir el esquema de pintura camuflado. **Vía Daniel Brakx**.

El Mirage 5BR N° BR-26, con una aplicación conmemorativa del Escuadrón N° 42 "Mephisto" en el empenaje. Como 723, sería uno de los únicos aviones BR que volaría en el Grupo N° 8. **Fuente: Fuerza Aérea de Bélgica**.

A mediados de los 80 la Fuerza Aérea Belga decide proyectar la vida de los Mirage 5 entrado el siglo 21 a través de un programa de mejoras conocido como AMELIE (Advanced Mirage by Enhancement and Life Extension). Este consideraba la modernización de los aviones necesarios para mantener dos escuadrones operativos hasta el año 2005, trabajos que serían desarrollados por S.A.B.CA. Durante 1989 los recortes presupuestarios redujeron el número de aeronaves a modernizar a tan sólo 20, que consideraba 15 Mirage 5BA y 5 Mirage 5BD para equipar a un solo escuadrón. Posteriores recortes presupuestarios redujeron la cantidad de aviones a modernizar a tan sólo 10 aeronaves, 5 monoplazas y 5 biplazas, excluyendo definitivamente la opción de modernizar los Mirage 5BR, siendo el programa de modernización posteriormente conocido como "Mirage System Improvement Programme" (MirSIP).

El 28 de diciembre de 1992 el Mirage 5BA BA-60 realizó su vuelo de pruebas como MirSIP a los mandos del Teniente Coronel Mark d'Espallier. Ya en 1993 y mientras se trabajaba en la modernización de las 10 primeras aeronaves, el Ministro de Defensa de Bélgica, Leo Decroix, anunciaba que todo el material Mirage sería desprogramado en diciembre de ese año y que el total de aviones disponibles, incluyendo los 10 modernizados, serían vendidos sin excepción.

Mirage System Improvement Programme - MirSIP

Sin lugar a dudas el programa de modernización al que fueron sometidos los Mirage 5 de la Fuerza Aérea belga fue uno de los más simples pero efectivos al que haya sido sometida una aeronave Mirage 5. Cabe mencionar que S.A.B.C.A puso todo su experiencia en la co-producción del F-16 A / B al servicio de este programa de modernización, integrando equipos que los transformaron en un efectivo avión de interdicción y ataque a tierra. El programa consideró mejoras estructurales, como la integración de aletas canards y generadores de vórtices que disminuían su carrera de despegue y mejoraban sus prestaciones de maniobras en diversos ángulos de ataque, mejora en su sistema de carga de combustible, pasando desde uno por gravedad a uno presurizado, que disminuía la alimentación de combustible a tan sólo 5 minutos, cambio de asiento eyectable a un Martin Baker Mk.10 y la integración de una suite de navegación y ataque, en conjunto con el rediseño de su cabina que integraba dos MFD, un HUD más amplio provisto por Ferranti y HOTAS para la simplificación del control de la aeronave. El corazón de su sistema de navegación y ataque estaba basado en el equipo de procesamiento SAGEM UTR-90, el sistema de navegación inercial (INS) SAGEM ULISS 92 y un telémetro láser Thomson-CSF TMV630, este último incorporado en todos los Mirage 5BA modernizados. Identificado un objetivo, el TMV630 lo iluminaba, obteniendo parámetros de distancia que eran cargados al SAGEM UTR-90 el que realizaba el cálculo balístico y seleccionando el arma para la velocidad y ángulo de ataque de la aeronave, soltando ésta cuando se obtenía la más alta probabilidad de impacto. Por otro lado ULISS 92 permitía a la aeronave literalmente volar "solo" hacia un objetivo, al cargar en tierra los parámetros de vuelo de una misión hacia un objetivo, incorporando un GPS y un complejo giróscopo para la navegación de la aeronave.

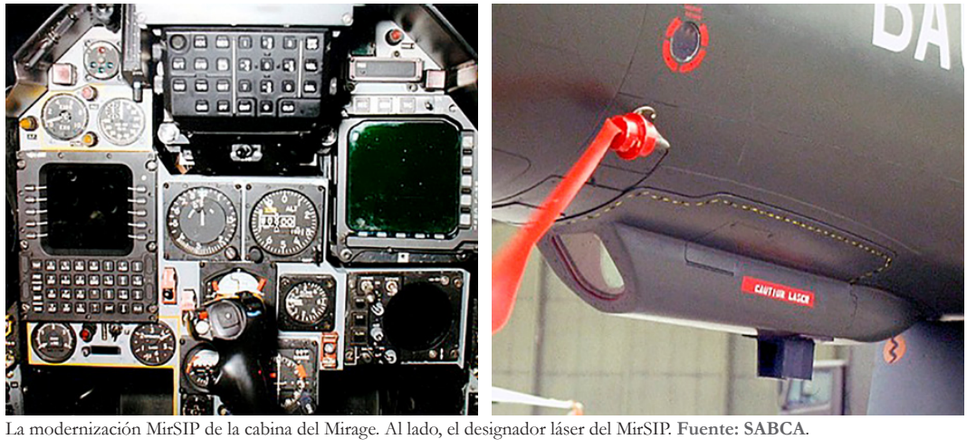
Primeros vuelos de prueba del prototipo MirSIP con su acabado metálico natural. **Fuente: Belgian Air Component**.

Fotografía del prototipo del MirSIP BA60 con su esquema de pintura con el que sería presentado oficialmente en la Feria de Le Bourget. **Fuente: SABCA**.

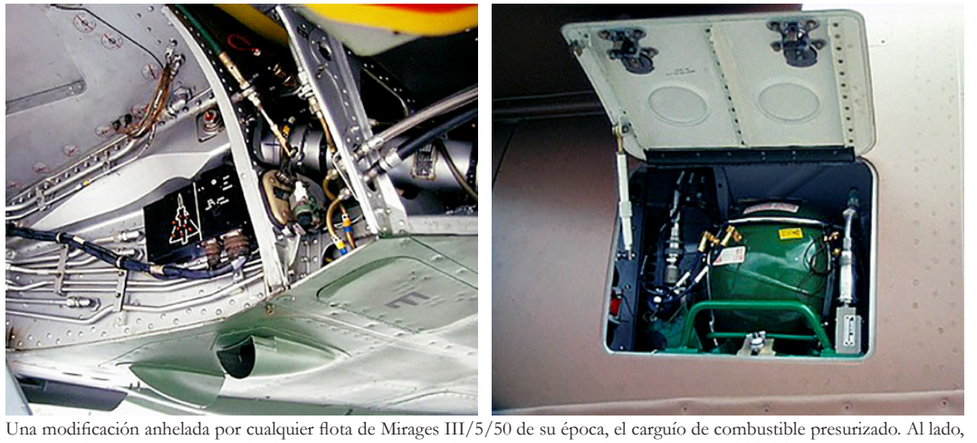
Buscando un Nuevo Hogar

Ya en 1993 y tras los recortes en defensa que llevaron a la cancelación del programa de modernización de los Mirage belgas y la desprogramación de estos para fines de 1993, S.A.B.C.A fue la responsable de comenzar a buscar interesados en la adquisición de los 10 aviones modernizados. Cabe mencionar en este aspecto que ninguno de los aviones modernizados retornó a las líneas de vuelo de la Fuerza Aérea belga tras su envío a S.A.B.C.A para su modernización. A mediados de 1993 el prototipo MirSIP, Mirage 5BA serie BA-60, fue presentado en el Salón Aéreo de París con el fin de encontrar compradores, mostrando interés Filipinas y Chile. Este constituye el primer acercamiento por parte de Chile a esta aeronave. Durante diciembre de 1993 se recibe en el Ministerio de Defensa Nacional la visita del Embajador de Bélgica en Chile el que remite y entrega una propuesta formal de venta de los Mirage 5 modernizados bajo el programa MirSIP (10 aeronaves a ese entonces) la que fue remitida para su revisión y análisis a la Fuerza Aérea de Chile la que contó con muy buena acogida al tratarse de una aeronave conocida y que incorporaba una reciente modernización. En febrero de 1994 se firma una carta de intenciones que consideraba "la revisión completa del material ofrecido; la verificación de su exactitud en cantidad y calidad; la acreditación de recibo conforme de que corresponde a todo lo que se había ofrecido; las necesidades de conocer y dar toda la información técnica al equipo chileno de la Fuerza Aérea. Asimismo, se establecía que, al 1 de abril, el Gobierno de Bélgica, Fuerza Aérea, Ministerio de Defensa y S.A.B.C.A, en lo que correspondía a la parte técnica, debían entregar toda la información técnica necesaria referente a los aviones, y solicitada por el equipo de la Fuerza Aérea de Chile. Además, nuestro país tenía plazo hasta el 2 de junio de 1994 para entregar todas sus observaciones respecto de ese material".

El 19 de julio de 1994 y tras una rápida negociación se firma el contrato de adquisición entre el Ministro de Defensa belga, Sr. Leo Delcroix y el jefe de la delegación chilena, General Jaime Estay Viveros, en ese entonces Comandante del Comando Logístico de la Fuerza Aérea. El contrato consideraba la compra de 25 aeronaves Mirage 5 de los inventarios belgas, 15 de ellas correspondientes a MirSIP Mirage 5MA, 5 MirSIP Mirage 5MD doble mando, 4 Mirage 5BR no modernizados y un Mirage 5BD, estos últimos adquiridos como futuras fuentes de repuestos. Los aviones adoptaron el nombre de M-5M "Elkan", guardián en mapudungun. El contrato valuado en U$ 114 millones de dólares consideraba la formación de tres instructores y dos pilotos para el traslado de los aviones, un banco de pruebas para motores ATAR 9C, soporte y repuestos. La primera aeronave entregada a Chile correspondió al Mirage 5MA BA-56, serie chilena 711, el día 20 de octubre de 1994 en las instalaciones de S.A.B.C.A en la ciudad de Gosselies. Para la formación de los pilotos y mecánicos se conformó en Bélgica una pequeña unidad de conversión que hizo empleo de los MirSIP BA-56, BA-62, BD-03, BD-04 y BD-15, unidad que se encontraba estacionada en la base aérea de Brustem, operando entre noviembre de 1994 y febrero de 1995.



La modernización MirSIP de la cabina del Mirage. Al lado, el designador láser del MirSIP. **Fuente: SABCA**.



Una modificación anhelada por cualquier flota de Mirages III/5/50 de su época, el carguío de combustible presurizado. Al lado, otra modificación importante del avión, la implementación de LOX (Oxígeno Líquido). **Fuente: SABCA**.

El Mirage MirSIP BA-62, con la insignia que sella el pacto entre la Fuerza Aérea Belga y la FACh. **Fuente: SABCA**.

Detalle de la insignia conmemorativa de la venta de los MirSIP a la FACh. **Fuente: SABCA**.

El Elkan 711 y el MirSIP BD 03, preparándose para el despegue durante el entrenamiento de los pilotos chilenos en Bélgica. **Fuente: SABCA**.

El Elkan 718 preparándose para una misión de instrucción con un piloto chileno. **Fuente: SABCA**.

Piloto chileno realizando el curso de instructor de vuelo en el MirSIP BD 03. **Fuente: SABCA**.

El Elkan N° 711, el primer avión entregado a la FACh y que sería usado en la ceremonia de recepción. **Fuente: SABCA**.

Oficiales de la Fuerza Aérea de Bélgica y de la FACh, posan delante del Elkan N° 711 durante la ceremonia de Roll-Out del primer avión Elkan para la FACh. **Fuente: SABCA**.

Llegada a Chile y Operación en el Grupo de Aviación Nº 8

Los aviones comienzan a llegar a Chile en febrero de 1995, siendo transportados desde Bélgica en aviones Antonov AN-124 hasta la ciudad de Antofagasta donde fueron ensamblados y puestos en condición de vuelo, completándose el total de aeronaves ya entrado el año 1996. Durante marzo de 1995 las dos primeras aeronaves, M-5M Elkan son presentados oficialmente en una ceremonia realizada en dependencias del Grupo de Aviación Nº 10 en la Base Aérea Pudahuel, donde fue posible apreciar los aviones M-5MA 703 y el M-5MD 716. Así el nuevo material se integra al Grupo de Aviación Nº8 con la finalidad de reemplazar en forma definitiva al vetusto Hunter. Los aviones recibidos son matriculados desde el 701 al 715, correspondientes a Mirage M-5MA, 716 al 720 correspondientes a Mirage M-5MD, 721 al 724 correspondientes a Mirage 5BR sin modernizar y 725 correspondiente a Mirage 5BD. La adquisición de tantos aviones doble mando tenía por objeto apoyar al Grupo de Aviación N° 4 en la formación de sus pilotos, al contar dicha unidad con tan sólo dos aviones doble mando, uno de los cuales se encontraba en pleno proceso de transformación a Pantera Dual. El primer comandante del Grupo de Aviación N° 8 en esta nueva etapa fue el entonces Comandante de Grupo Jorge Rojas Ávila, oficial con vasta experiencia en la operación del material Mirage 50 y que conformó parte del equipo de trabajo que trajo los Mirage belgas a territorio nacional. Dicho oficial el año 2010 llegó a ser General del Aire y Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

A comienzos del año 1996 los aviones son presentados a la prensa realizando una demostración de sus capacidades de ataque, haciéndose públicas las LGB Griffin dentro del inventario de armas de la aeronave, las que constituyeron un multiplicador de fuerza de los Mirage del Grupo de Aviación Nº8. A nivel de autodefensa se mantuvieron los cañones DEFA 552 y los misiles Sidewinder AIM-9P. Por la cantidad de aeronaves, las configuraciones de éstas y la composición de la unidad, que integraba una unidad de CSAR para el rescate y extracción de sus pilotos, el Grupo de Aviación Nº8 se transformó a mediados de los 90 en la unidad más poderosa de la Fuerza Aérea de Chile al tener en inventario más de 20 aeronaves capaces de desplegarse a lo largo del territorio nacional. Es así como a contar de ese año los aviones comienzan a participar de despliegues y ejercicios en los distintos escenarios donde actúa y se hace presente la Fuerza Aérea de Chile, participando de los ejercicios Ciclón, Huracán y los internacionales Salitre y Ceibo.

Con el correr de los años todos los Mirage 5BR causaron baja, a excepción del avión 723, a saber el único Mirage de reconocimiento que efectuó vuelos en ese tipo de funciones y quién tuvo una breve carrera operativa, tras los cual su morro y equipos de fotografía fueron montados en un estanque auxiliar de combustible y utilizados como pod de reconocimiento montado en uno de los Mirage modernizados. Los Mirage 5BR restantes fueron preservados como guardianes en la Academia de Guerra Aérea (724), Escuela de Especialidades (721) y Museo Aeronáutico (722). Respecto al Mirage serie 725, este fue emplazado como guardián en la entrada de la Base Aérea Cerro Moreno.

Detalles de la deriva de los Elkans: La insignia en ambos lados y la antena Radar Warning Receiver. **Autor: Raúl Zamora M.**

Dispensador de ECM y el designador lasérico del Elkan. **Autor: Raúl Zamora M.**

Formación de los Elkans N° 702, 713 y el Mirage 5BR N° 723, volando sobre el desierto de Atacama. **Fuente: FACh**.

Línea de vuelo de aviones Elkan, listos para presentarse en la Parada Militar del año 2004. **Colección Raul Zamora M. (Autor desconocido).**

Configuración ad-hoc de reconocimiento táctico del Elkan N° 711. Usa un estanque de 1.300 litros modificado, al cual se le ha adaptado la nariz de un avión BR. **Colección Raul Zamora M. (Autor desconocido).**

Avión Elkan en el cabezal de la pista de la Base Aérea Los Cóndores, listo para despegar. **Vía Raúl Zamora M.**

El Elkan N° 714 en la fase de aterrizaje después de una misión de entrenamiento. **Colección Raul Zamora M. (Autor desconocido).**

El Elkan N° 709 en las distintas fases de una misión de navegación. A la izquierda la fase de Bajo Nivel sobre el desierto de Atacama y al lado en la fase de alto nivel. **Colección Raul Zamora M. (Autor desconocido).**

Ejercicio Ceibo 2005

En el final de su operación en Chile los Mirage del Grupo de Aviación N°8 fueron desplegados a la ciudad de Mendoza, Argentina, para participar del ejercicio internacional Ceibo 2005. Entre el 12 y el 27 de noviembre de 2005, 76 hombres del Grupo de Aviación N° 8 fueron destacados en la Base Aérea El Plumerillo junto a cinco Mirage Elkan (cuatro monoplazas 703, 710, 708, 715 y un biplaza serie 720), al mando del Coronel Claudio Ibacache Salinas. En todo momento la delegación chilena fue apoyada C-130H y el Boeing 737-300 del Grupo de Aviación N° 10. Durante los días del ejercicio, los M-5M Elkan tuvieron por misión desarrollar tareas de interdicción con el fin de eliminar la capacidad logística del enemigo ficticio asignado en las más de 40 misiones desarrolladas por jornada de trabajo. Una de las experiencias más enriquecedoras del ejercicio fueron los combates aire-aire 1 contra uno y uno contra dos que enfrentó a las aeronaves chilenas con sus pares trasandinos, a saber Mirage y A-4AR de la FAA.

El Elkan 714, recién aterrizado y desplegando su paracaídas de freno, durante el Ejercicio CEIBO 2005. **Autor: Chris Lofting.**

Capacidad de Reabastecimiento Aéreo

Con la adquisición el año 2003 de aviones Atlas Cheetah E en Sudáfrica, destinados como fuentes de repuestos, se pretendía contar con una importante fuente de partes y piezas para proyectar la disponibilidad del material Mirage 5 y 50 hasta aproximadamente el año 2015, concentrando todas estas aeronaves en el sur de Chile. El material Cheetah E adquirido tenía la particularidad de contar con lanzas de reabastecimiento aéreo, las que fueron montadas el año 2004 a modo de prueba en el Elkan 706, el que estuvo presente con dicho dispositivo en FIDAE 2004 y Elkan 713, posible de apreciar en la jornada de puertas abiertas organizada por la Va Brigada Aérea en marzo del 2005. Esta última aeronave estuvo presente con dicho equipo durante FIDAE 2006 en la muestra estática. Cabe mencionar que estas lanzas no eran funcionales y se encontraban montadas con fines de mostrar el potencial de incorporarlas para mejorar el radio de acción de las aeronaves.

Configuración con lanza REA del Elkan N° 713 en FIDAE 2004, para efectos de demostración. **Autor: Raúl Zamora M.**

Fin de su vida operativa e investigación judicial

Con la selección del F-16C/D Block 50 y las negociaciones del año 2003 para la adquisición de un primer lote de aviones F-16 AM/BM de los inventarios de la Royal Netherlands Air Force, la suerte de los Mirage M-5M Elkan estaba echada. A pesar de ser un material con suficiente horas de vuelo para una operación más allá del año 2010, su alto costo de operación y la oferta inmejorable de aviones F-16 modernizados y listos para volar, determinó la salida de tan valioso material. Así con fecha 27 de diciembre del año 2006 se efectuó el último vuelo simbólico de tres aeronaves del Grupo de Aviación N°8 en una ceremonia realizada en dependencias del Grupo de Aviación N° 10 en Santiago.

Los once años de operación de los Mirage M-5M Elkan estuvieron marcados por una serie de investigaciones relacionadas con los montos invertidos en la adquisición de los aviones, compra desarrollada entre el gobierno chileno y el gobierno belga de aquel entonces y donde la Fuerza Aérea y sus conductores intervinieron en la selección del material y los trámites propios de la adquisición. Estas investigaciones con una arista chilena y otra belga, y la correspondiente comisión investigadora en el Senado chileno, terminaron perjudicando la imagen posterior del paso de estos aviones por el inventario de la Fuerza Aérea de Chile. La operación del material Mirage M-5M Elkan permitió a la Fuerza Aérea contar con un excelente avión de transición para la actual plataforma F-16 MLU que opera el Grupo de Aviación N° 8, disminuyendo tiempos de asimilación de la nueva tecnología que emplea el avión norteamericano. Por otro lado los años de operación en Chile para una aeronave que bordeaba los 36 años de vida fue más que aceptable, considerando que al momento de su baja definitiva estaban en condiciones de vuelo más de 10 aviones y otros tres en condiciones de ser puestos en vuelo rápidamente. Todo el material Elkan fue almacenado en dependencias del Comando Logístico en El Bosque a la espera de contar con algún comprador, hecho que no se dio tras el fracaso en las negociaciones para su venta a Colombia el año 2007. En la actualidad existe un proceso de enajenación cuyas bases se publicaron en agosto de 2017 con la finalidad de vender sea completo o como repuestos el total de aeronaves almacenadas en las dependencias de la Fuerza Aérea.

El Elkan 720 durante su presentación en la FIDAE 2006. **Autor: Raúl Zamora M.**

Una de las pocas fotografías de los Mirage 5BR 723 en vuelo. **Fuente: FACh.** La siguiente fotografía muestra el asiento de eyección del avión 707, que le salvó la vida al Teniente Eduardo Cuadra W. **Autor: Julio Arróspide R.**

Una de las pocas fotografías del único avión Mirage 5BR que operó en el Grupo N° 8, el 723. Los restantes aviones fueron fuente de repuestos para la flota de Elkans. **Fuente: FACh.**

Preservación histórica del Elkan

La flota de aviones Elkan y Mirage 5BR una vez que fueron dejados fuera de servicio en el Grupo N° 8, en su mayoría fueron trasladados a Santiago para ser preservados en el Ala de Abastecimiento para una eventual venta a otro país, como fuente de repuestos. El M-5MD N° 720 fue conservado por el Grupo N° 8 y el cual se encuentra perfectamente preservado, usado en ceremonias del Grupo. En tanto que el Mirage 5BD N° 725, quedó como guardián a la entrada de la Base Aérea de Cerro Moreno.

La Escuela de Especialidades recibió la donación del Mirage Elkan N° 717 y el Mirage 5BR N° 721, para fines de instrucción de los alumnos de la escuela.

#	Avión	Modelo	Destino/Ubicación
1	701	M-5MA	Donado al Museo Aeronáutico. Exposición en la Sala de Reactores.
2	705	M-5MA	Monumento en el Aeródromo de Vitacura, Santiago.
3	708	M-5MA	Donado al Museo Aeronáutico.
4	712	5BR	Avión N° 723, como monumento en la Academia de Guerra Aérea.
5	715	M-5MA	Donado a la Escuela de Especialidades para instrucción.
6	717	M-5MD	Monumento en la Escuela de Especialidades.
7	720	M-5MD	Preservado en el Grupo de Aviación N° 8.
8	721	5BR	Monumento en la Escuela de Especialidades.
9	722	5BR	Donado al Museo Aeronáutico.
10	725	5BD	Monumento en la entrada de la Base Aérea de Cerro Moreno.

El Elkan N° 705 en una inusual exposición en Avenida El Golf en 2009. Al lado, el Mirage 5BD N° 725, el cual nunca emprendió el vuelo, pero cuyos componentes y partes permitieron tener en vuelo a la flota de Elkans, ahora como guardia a la entrada de en la Base Aérea de Cerro Moreno. **Autor: Raúl Zamora M.**

El Mirage M5-MD Elkan N° 720, cuidadosamente preservado por el Grupo N° 8 y que junto al Hunter N° 727, son usados para las presentaciones y ceremonias oficiales del Grupo. **Autor: Raúl Zamora M.**

Destino no deseado para este Mirage 5BR (723), como blanco en el polígono de tiro. **Archivo Raúl Zamora M.**

El Elkan N° 701, una conservación a nivel mundial del Museo Aeronáutico, por tratarse del primer Mirage 5BA construido por SABCA en 1971. **Fuente: Museo Aeronáutico.**

Pérdidas de material de vuelo y accidentes mayores

Si bien durante los 10 años de operación del Elkan tuvo varios accidentes e incidentes de cierta relevancia, los accidentes mayores se redujeron a la pérdida total de sólo 2 aviones de la flota.

La primera pérdida ocurrió en la Base Aérea de Chabunco, en Punta Arenas, durante la realización de un ejercicio en esa zona en noviembre de 1999. El día 07, el Capitán de Bandada Jorge Uzcategui F., a los mandos del Elkan N° 702, declara emergencia y procede a realizar un aterrizaje forzoso. El avión se salió de la pista, ante lo cual el piloto decidió eyectarse, salvando su vida. El avión resultó parcialmente destruido, pero no pudo ser recuperado, siendo dado de baja. El Capitán Uzcategui resultó ileso.

La segunda pérdida total se registró el día 14 de enero de 2003, durante una misión de entrenamiento. El Teniente Eduardo Cuadra Wells, volando el Elkan N° 707, experimenta una falla de motor, sin posibilidad de recuperarlo, ante lo cual decide eyectarse, salvando providencialmente su vida, resultando ileso. El avión quedó completamente destruido.

#	Avión	Fecha	Causal	Piloto	Eyección	Resultado
2	702	07-11-1999	FT	CDB Jorge Uzcategui F.	Sí	Ileso
1	707	14-01-2003	FO	TTE Eduardo Cuadra W.	Sí	Ileso

AF=Aterrizaje Forzoso; CA=Colisión Aérea; CT=Colisión con el Terreno (Tierra o mar); EM=Explosión Munición; FO=Flame-Out (Apagado motor); GL=G-LOC (Pérdida de Conciencia por G's); PC=Pérdida Control; PT=Problema Técnico.

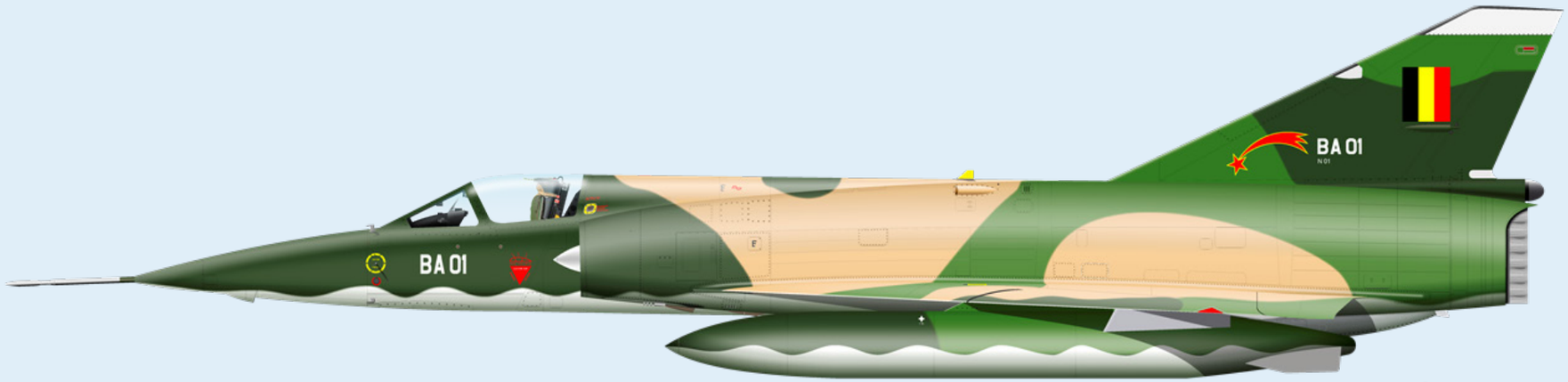
La primera pérdida de un Elkan fue el 07 de noviembre de 1999 y afectó al 702, piloteado por el Capitán Jorge Uzcategui F., quien se eyectó resultando ileso. Al lado un registro del Elkan N° 707 en la losa del Grupo N° 10 antes de accidentarse el 14 de enero de 2003, donde su piloto, el Teniente Eduardo Cuadra W., se eyectó, salvando su vida. **Vía Dan Toro A.**

Resumen de características y detalles de la flota

#	N° FACh	c/n	Modelo	Inicio Servicio	Término Servicio
1	701	01	M-5MA	1995 – G.8	2006 – Preservado en el Museo Aeronáutico.
2	702	04	M-5MA	1995 – G.8	07-11-1999 – Destruido en accidente.
3	703	011	M-5MA	1995 – G.8	2006.
4	704	023	M-5MA	1995 – G.8	2006.
5	705	037	M-5MA	1995 – G.8	2006 – Monumento en Aeródromo de Vitacura.
6	706	039	M-5MA	1995 – G.8	2006.
7	707	046	M-5MA	1995 – G.8	14-01-2003 – G.8 – Destruido en accidente.
8	708	048	M-5MA	1995 – G.8	2006 – Preservado en el Museo Aeronáutico.
9	709	050	M-5MA	1995 – G.8	2006.
10	710	052	M-5MA	1995 – G.8	2006.
11	711	056	M-5MA	1995 – G.8	1999.
12	712	057	M-5MA	1995 – G.8	2006 – Monumento en la Academia de Guerra.
13	713	059	M-5MA	1995 – G.8	2006.
14	714	060	M-5MA	1995 – G.8	2006.
15	715	062	M-5MA	1995 – G.8	2006 – Preservado en la Escuela de Especialidades.
16	716	201	M-5MD	1995 – G.8	2006.
17	717	203	M-5MD	1995 – G.8	2006 – Monumento en Escuela de Especialidades.
18	718	204	M-5MD	1995 – G.8	2006.
19	719	214	M-5MD	1995 – G.8	2006.
20	720	215	M-5MD	1995 – G.8	2006.
21	721	313	5BR	1995 – G.8	2006 – Monumento en Escuela de Especialidades.
22	722	325	5BR	1995 – G.8	2006 – Preservado en el Museo Aeronáutico.
23	723	326	5BR	1995 – G.8	2006.
24	724	327	5BR	1995 – G.8	2006.
25	725	212	5BD	1995 – G.8	2006 – Monumento en Base Aérea Cerro Moreno.

El Elkan en Perfiles

127 - Mirage 5BA, N° BA 01, C/N 01, 2° Escuadrón de la Fuerza Aérea de Bélgica, Ramstein, Alemania, Junio de 1979.



Julio Arróspide © 2018

Fue el primero de 63 Mirage 5BA en ser entregado por Dassault a la Fuerza Aérea de Bélgica el 29 de junio de 1971. Operó en el 2° Escuadrón "Comet" y en 1977 sufrió un accidente en la Base Aérea de Solenzara, en Francia, colapsando el tren de nariz. Fue desactivado en 1989 y almacenado en la Base Aérea de Koksijde el mismo año. En 1993 fue transferido a la Base de Gosselies para su actualización a MirSIP. En 1994 es vendido a la Fuerza Aérea de Chile con el N° FACh 701. Fue dado de alta en el Grupo N° 8 y operó hasta diciembre de 2006, fecha en que fue desactivado. En 2007 fue enviado al Museo Aeronáutico para su preservación.

128 - Mirage MirSIP, N° BA 60, C/N 60, de la Fuerza Aérea de Bélgica, prototipo MirSIP, Le Bourget, Francia, Junio de 1993.

Julio Arróspide © 2018

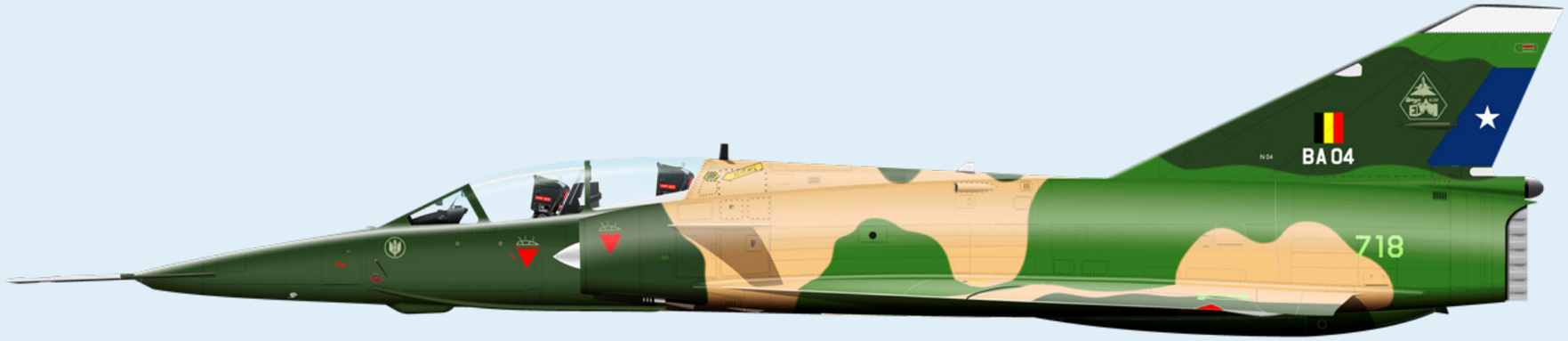
Avión Mirage 5BA, entregado a la Fuerza Aérea de Bélgica el 25 de octubre de 1972. Operó con el Primer Escuadrón "Thristel". En 1980 participó en el Tactical Air Meet en Ramstein, Alemania. En 1989 fue desactivado y 1992 fue seleccionado como Prototipo del Proyecto MirSIP. Voló por primera vez el 28 de diciembre de 1992 por el piloto Teniente Coronel Mark d'Espallier. En Junio de 1993 fue presentado en el Show Aéreo de París, Le Bourget. En 1994 fue vendido a la Fuerza Aérea de Chile con el N° FACh 714. Fue dado de alta en el Grupo de Aviación N° 8, operando y participando en distintos ejercicios institucionales y combinados. Fue retirado del servicio en diciembre de 2006, junto al resto de la flota.

129 - Mirage MirSIP, N° BA 62, C/N 62, de la Fuerza Aérea de Bélgica, Gosselies (Fábrica SABCA), Bélgica, 20 de octubre de 1994.

Julio Arróspide © 2018

Avión Mirage 5BA, entregado a la Fuerza Aérea de Bélgica el 6 de marzo de 1973. Operó en el Primer Escuadrón "Thristel" hasta 1990, fecha de su desactivación. En 1994 fue elegido para el proyecto MirSIP, siendo el 5° avión en ser modificado. En 1994 es vendido a la Fuerza Aérea de Chile con el N° FACh 715. El 20 de octubre de 1994, fue presentado en la ceremonia oficial de la entrega, en Gosselies, sede de la fábrica SABCA, ante autoridades de Chile y Bélgica. Fue dado de alta en el Grupo N° 8 y en noviembre de 2005 participa en el Ejercicio CEIBO 2005, en Mendoza, Argentina. En diciembre de 2006 es retirado del servicio junto al resto de la flota. En el 2007 fue donado a la Escuela de Especialidades para fines de instrucción de sus alumnos.

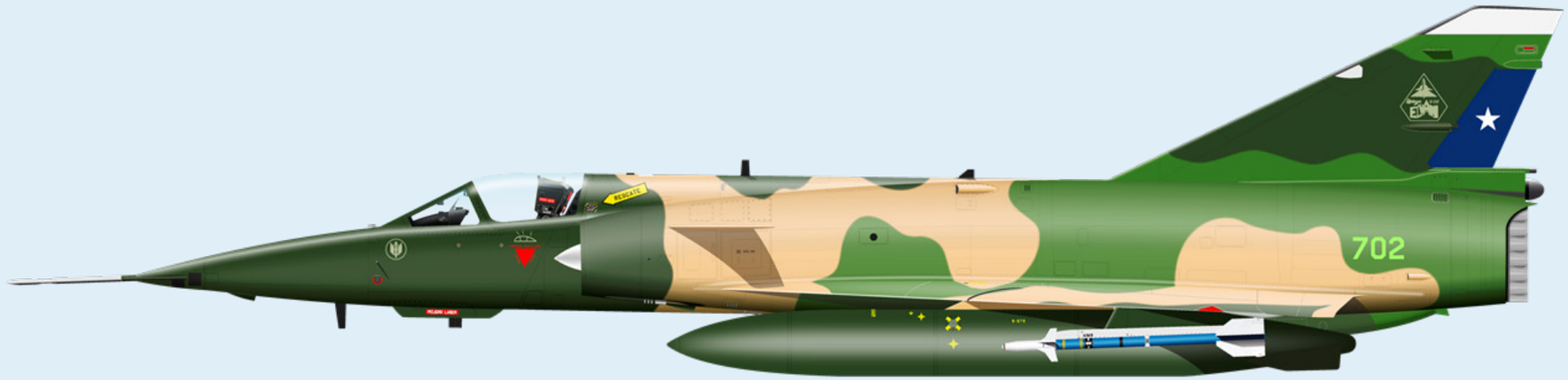
130 - Mirage M-5MD Elkan, N° FACh 718, C/N 204, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea de Brunstem, Bélgica, 1994.



Julio Arróspide © 2018

Avión Mirage 5BD, entregado a la Fuerza Aérea de Bélgica el 30 de septiembre de 1970 con el numeral BD04. Operó en el Escuadrón N° 8 "Blue Cocotte" hasta 1993, fecha de su desactivación. En 1994 fue modificado por el proyecto MirSIP. En 1994 es vendido a la Fuerza Aérea de Chile con el N° FACh 718. Este avión se usó para hacer instrucción a las tripulaciones chilenas en la Base Aérea de Brustem. Fue dado de alta en el Grupo N° 8 en 1995 y participó en el Ejercicio Salitre 2004. Operó hasta el año 2006, fecha de su desactivación junto al resto de la flota. Actualmente se encuentra almacenado en el Ala de Abastecimiento, Base Aérea el Bosque.

131 - Mirage M-5MA Elkan, N° FACh 702, C/N 04, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1996.



Julio Arróspide © 2018

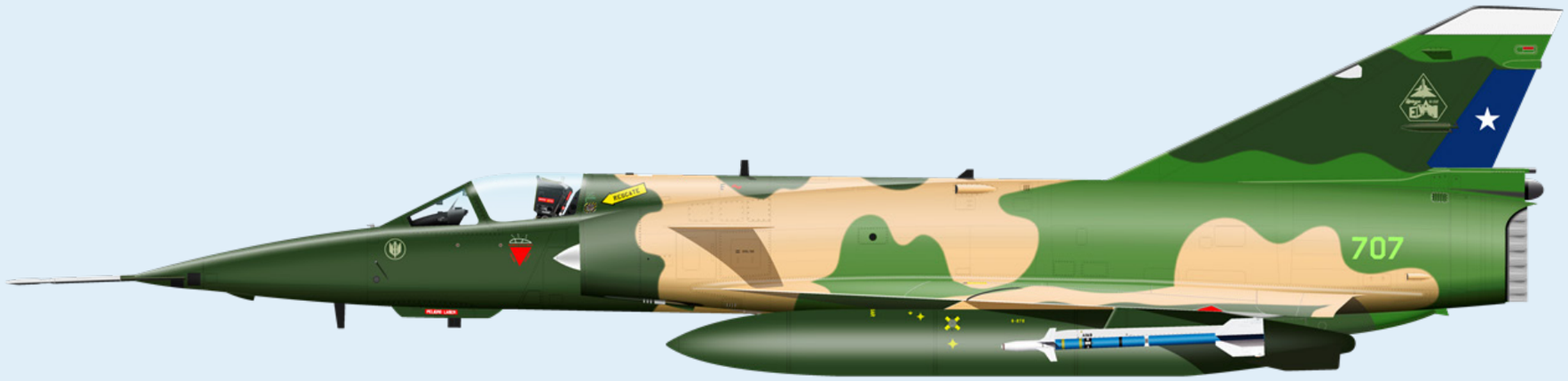
Avión Mirage 5BA, entregado a la Fuerza Aérea de Bélgica el 2 de octubre de 1972 con el código BA04. Operó en el 2° Escuadrón "Comet". El 20 de octubre de 1976 sufre un accidente en la Base Aérea de Coningsby de la RAF, al no desplegarse su tren de nariz durante el aterrizaje. En 1994 fue elegido para el proyecto MirSIP, siendo vendido a la Fuerza Aérea de Chile con el N° FACh 702. Fue el primer Elkan de la flota en perderse el 07 de noviembre de 1999, al accidentarse en el aterrizaje en la Base Aérea de Chabunco durante un ejercicio Institucional. Su piloto, el Capitán Jorge Uzcategui F. logró eyectarse, resultando ileso. El avión quedó destruido y fue dado de baja.

132 - Mirage M-5MA Elkan, N° FACh 711, C/N 56, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1998.

Julio Arróspide © 2018

Avión Mirage 5BA, entregado a la Fuerza Aérea de Bélgica el 16 de octubre de 1972 con el código BA56. Operó en el 1er Escuadrón "Thristel" hasta el año 1990, fecha en que fue retirado del servicio. Fue el 7° avión del proyecto MirSIP, siendo vendido posteriormente a la Fuerza Aérea de Chile con el N° FACh 711. El 11 de octubre de 1994 es entregado en una ceremonia oficial en Gosseiles. Antes de ser transferido a la FACh, desarrolló pruebas con bombas Snakeye y SUU-20 para su certificación. Es dado de alta en el Grupo N° 8 en 1995 y opera hasta su desactivación en diciembre de 2006. Actualmente se encuentra almacenado en el Ala de Abastecimiento, Base Aérea El Bosque.

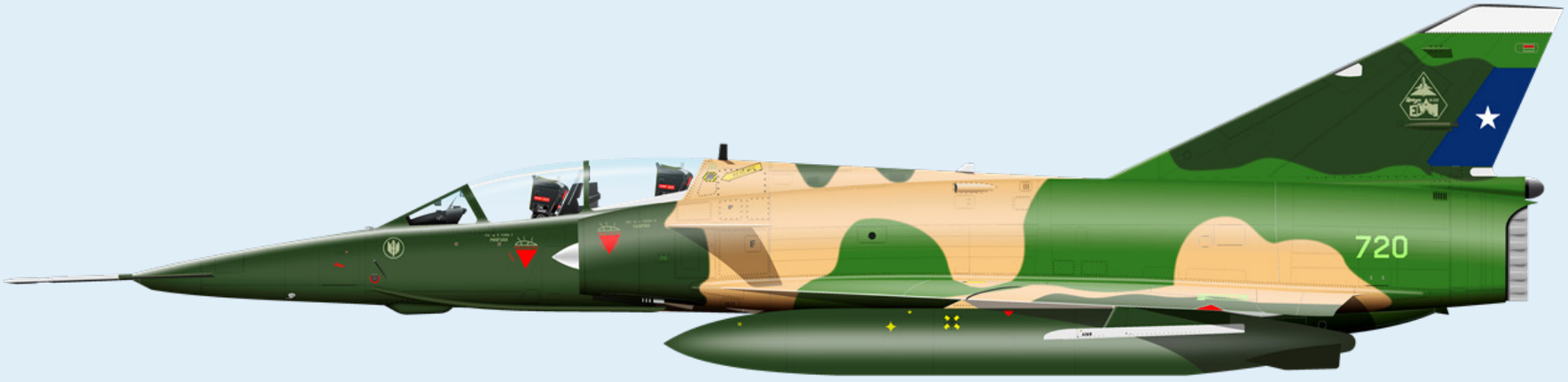
133 - Mirage M-5MA Elkan, N° FACh 707, C/N 46, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 2003.



Julio Arróspide © 2018

Avión Mirage 5BA, entregado a la Fuerza Aérea de Bélgica el 13 de junio de 1972 con el código BA46. Operó en el Primer Escuadrón "Thristel", hasta marzo de 1990, fecha de su desactivación. En 1994 fue elegido para el proyecto MirSIP, siendo el segundo avión en ser modificado. Posteriormente es vendido a la Fuerza Aérea de Chile con el N° FACh 707. Fue dado de alta en el Grupo N° 8, en donde su vida operativa terminó el 14 de enero de 2003, sufriendo su destrucción total durante un vuelo de entrenamiento. Producto de una falla en su motor, su piloto, el Teniente Eduardo Cuadra W., logró eyectarse a tiempo, resultando ileso. Fue la segunda y última pérdida total de la flota.

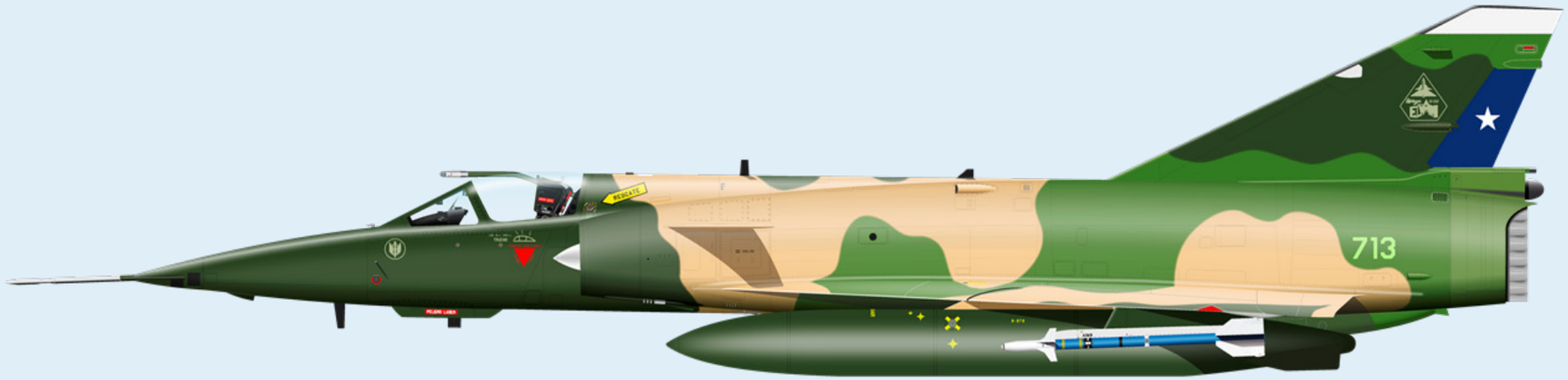
134 - Mirage M-5MD Elkan, N° FACh 720, C/N 215, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Pudahuel, FIDAE 2006.



Julio Arróspide © 2018

Avión Mirage 5BD, entregado a la Fuerza Aérea de Bélgica el 13 de diciembre de 1973 con el código BD15. Operó en el 8° Escuadrón "Cocotte" hasta el año 1989, fecha en que fue retirado del servicio. Fue modificado en el proyecto MirSIP, siendo vendido posteriormente a la Fuerza Aérea de Chile con el N° FACh 720. Es dado de alta en el Grupo N° 8 en 1995. Participa en el Ejercicio CEIBO 2005, en Mendoza, Argentina. En el año 2006 participa en la FIDAE. Es retirado del servicio en diciembre de 2006. Actualmente está almacenado en el Ala de Abastecimiento, Base Aérea El Bosque.

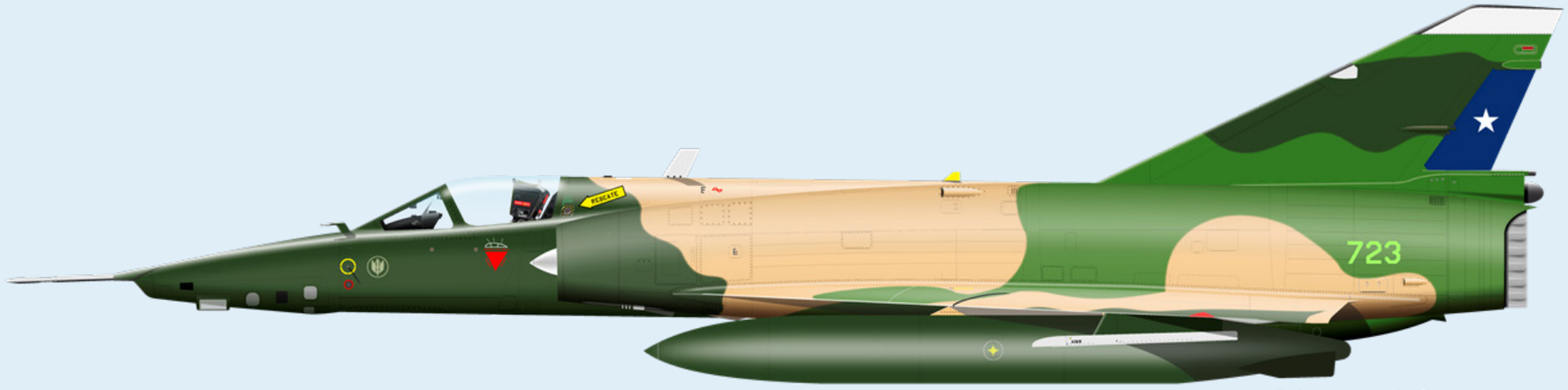
135 - Mirage M5MA Elkan, N° FACh 713, C/N 59, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Pudahuel, FIDAE 2006.



Julio Arróspide © 2018

Avión Mirage 5BA, entregado a la Fuerza Aérea de Bélgica el 26 de octubre de 1972 con el código BA59. Operó en el Primer Escuadrón "Thristel", hasta 1990, fecha de su desactivación. Fue elegido para el proyecto MirSIP, siendo el décimo avión en ser modificado. Posteriormente es vendido a la Fuerza Aérea de Chile con el N° FACh 713. Fue dado de alta en el Grupo N° 8 en 1995. En FIDAE 2006 presenta una lanza de Reaprovisionamiento de Combustible en el Aire, para efectos de demostración. Es retirado del servicio, junto al resto de la flota en diciembre de 2006. Actualmente se encuentra almacenado en el Ala de Abastecimiento, Base Aérea El Bosque.

136 - Mirage 5BR, N° FACh 723, C/N 326, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 2001.



Julio Arróspide © 2018

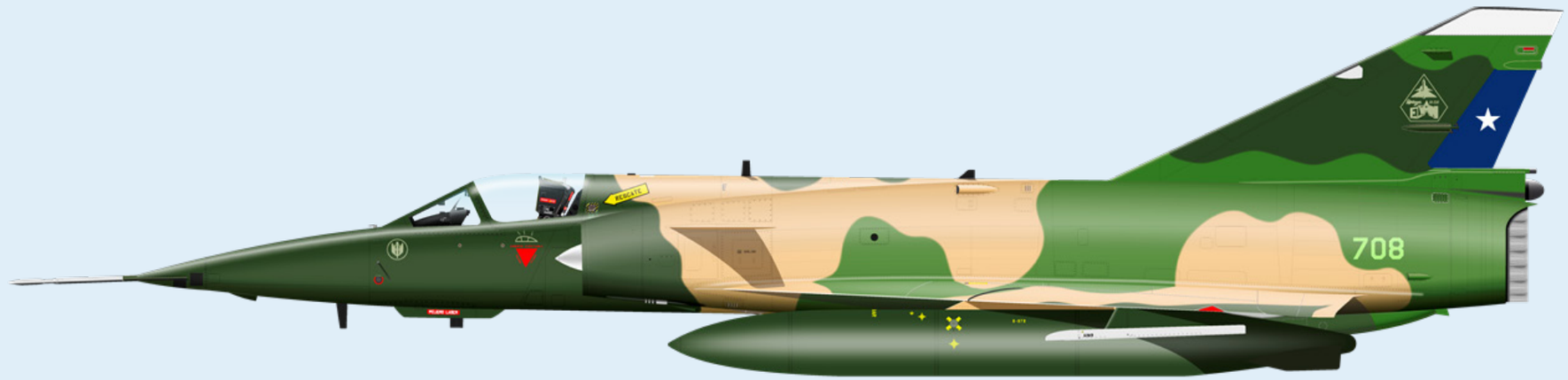
Avión Mirage 5BR, entregado a la Fuerza Aérea de Bélgica el 08 de marzo de 1973 con el código BR26. Operó en el 42° Escuadrón de Reconocimiento, en la Base Aérea de Florennes hasta 1989. Luego es trasladado a la Base Aérea de Bierset hasta 1993, fecha de su desactivación. Se incluyó en la venta de los aviones MirSIP a la FACh, como fuente de repuestos para la flota de Elkans. Fue dado de alta en el Grupo N° 8 y fue uno de los únicos aviones BR en alzar el vuelo en operaciones de reconocimiento táctico de la Unidad. Es dado de baja a principio de los años 2000 y actualmente se encuentra como monumento en la Academia de Guerra Aérea con el numeral 712.

137 - Mirage 5BD, N° FACh 725, C/N 212, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 1995.

Julio Arróspide © 2018

Avión Mirage 5BD, entregado a la Fuerza Aérea de Bélgica el 03 de junio de 1971 con el código BD12. Operó en el 8° Escuadrón "Cocotte" Hasta 1993. Fue usado para la despedida oficial del avión Mirage de la Fuerza Aérea de Bélgica, usando un esquema con todos los escudos de los escuadrones que lo volaron. Fue incluido en la venta de los aviones MirSIP a la FACh, como fuente de repuestos de la flota de Elkans, por lo cual no fue puesto en vuelo. A principio de los años 2000 fue puesto como monumento en la Base Aérea de Cerro Moreno, usando el camuflaje original. Recientemente se pintó con un esquema de colores grises.

138 - Mirage M5MA, N° FACh 708, C/N 48, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 2006.



Julio Arróspide © 2018

Avión Mirage 5BA, entregado a la Fuerza Aérea de Bélgica el 12 de julio de 1972 con el código BA48. Operó en el Primer Escuadrón "Thristel", hasta 1990, fecha de su desactivación. En 1982 entrenó en forma secreta a pilotos de aviones Harrier de la RAF, para prepararlos para la Guerra de las Falklands, en la Base Aérea de Gutersloh de la RAF, usando numerales del 3er Escuadrón de la RAF. Fue el sexto avión en ser modificado a MrSIP y vendido a la FACh con el numeral 708. También fue usado para el entrenamiento de las tripulaciones chilenas en Bélgica. En noviembre de 2005 participa en el Ejercicio CEIBO 2005 en Mendoza, Argentina. Fue retirado del servicio en 2006 y almacenado en el Ala de Abastecimiento. En diciembre de 2010 fue donado al Museo Aeronáutico.

Lockheed Martin F-16A/B/C/D Fighting Falcon

Vipers de la Pampa

Servicio en la Fuerza Aérea de Chile desde 2006 a la Fecha

Los Vipers de la Pampa

El F-16C Block 50M N° 851 en un vuelo de aceptación en Estados Unidos en 2007, antes de ser entregado a Chile. **Fuente: Lockheed-Martin**.

Proyecto Caza 2000

Por años, la Fuerza Aérea de Chile deseó dotar a sus grupos de combate con una aeronave capaz de alcanzar la superioridad aérea dentro del concierto Sudamericano. Ya entrado los 90 y aproximando un nuevo siglo, estas misiones eran desarrolladas por una variedad de aeronaves, que consideraron desde el obsoleto Hunter, pasando por los Mirage y F-5 modernizados, CASA C-101, hasta los venerables y vetustos Cessna A-37B. Se buscaba estandarizar los medios en un único modelo, multi-rol y con una real capacidad todo tiempo, con equipos de detección, navegación y armamento que superaran por lejos los que, a esa fecha, operaba la Fuerza Aérea. Ante la imposibilidad de adquirir aeronaves nuevas en el mercado internacional, Chile encontró en la modernización una solución acorde a las adquisiciones desarrolladas por sus pares de Argentina y Perú. Para la creciente fuerza de aviones Mirage de Argentina, Chile optimizó en Israel sus Mirage 50; ante la llegada de los Mirage 2000P a Perú, se optó por realizar un completo cambio en la aviónica y armamento de los Northrop F-5E/F; para disponer de cabinas modernas y dejar el rezago en este sentido, se adquirieron Mirage 5 modernizados en Bélgica. Cada modernización o compra fue pensada buscando optimizar los recursos disponibles con el único fin de no quedar atrás en la carrera tecnológica ligada a la aviación de combate. Pero, ¿Qué pasó para que la Fuerza Aérea de Chile diera forma a su mayor y más complejo programa de rearme?

Era el verano de 1995 y en la frontera común que comparten Perú y Ecuador se desarrolló un breve conflicto entre ambos países, conocido como la "Guerra del Cenepa" o de "la Cordillera del Cóndor", donde por primera vez la moderna y bien equipada Fuerza Aérea del Perú (FAP) medía fuerzas con su par ecuatoriana (FAE). El resultado fue más que sorprendente: una Fuerza Aérea peruana incapaz de imponerse en el aire ante una pequeña Fuerza Aérea ecuatoriana, pobre en capacidades de mando y control, y con sus principales medios en tierra y sin armamento para hacer frente a los pequeños, pero bien potenciado y decididos grupos de combate ecuatorianos, basados en Mirage F.1, Kfir C2 y Cessna A-37B. La derrota aérea sufrida por Perú generó una serie de reacciones en el vecino país, que años más tarde gatilló en una rápida y secreta compra en Bielorrusia, de aeronaves MiG-29 Fulcrum y Su-25 Frogfoot para el inventario de la FAP, todo esto ante la negativa del presidente Fujimori en 1996 sobre rumores de adquisición de aviones MiG.

La Fuerza Aérea del Perú integró el MiG-29 Fulcrum en sus inventarios a fines de 1996. **Fuente: FAP**.

En 1995 la FACh lanza el programa Caza 2000 que buscaba adquirir un caza-bombardero nuevo para estandarizar toda la flota de combate y con capacidad de proyectar dicha fuerza por aproximadamente 45 años. El programa no estuvo libre de inconvenientes, así como la necesidad de generar confianzas entre la FACh y uno de sus antiguos proveedores de armas, los Estados Unidos, el que desde 1976 mantenía una moratoria para la venta de cualquier tipo de armamento a Chile.

El Comienzo de un Fuerte Lobby

El programa Caza 2000 como ya se mencionó, buscaba dotar a la Fuerza Aérea con un caza-bombardero de 4ª generación, donde la plataforma seleccionada debía realizar un sinnúmero de misiones que hasta esa fecha realizaban una importante variedad de aeronaves. En un comienzo se declaró que la aeronave seleccionada dentro del programa Caza 2000 haría reemplazo inmediato de los vetustos Cessna A-37B / OA-37B Dragonfly, pero la entrada en servicio de los nuevos F-16 C/D y posteriormente de F-16 A/B MLU permitieron la baja inmediata de toda la plataforma Dassault Mirage 5 / 50 entre el año 2006 y 2007, cercano a las 22 aeronaves. Los montos considerados para esta operación consideraban U$600 millones de dólares para la adquisición de entre 12 a 16 aeronaves nuevas que serían la base para posteriores adquisiciones.

Tras el lanzamiento del programa se inició un concurso internacional para conocer las opciones disponibles en el mercado. Para ello y de acuerdo con la política de transparencia impulsada por el gobierno de Eduardo Frei Ruiz Tagle, la Fuerza Aérea llamó a un concurso, al cual postularon Francia con su Dassault Mirage 2000-5 RDY, Suecia con el SAAB JAS-39 Gripen y tras un fuerte lobby, los Lockheed Martin F-16C /D y Boeing- Mc Donnell Douglas F/A-18C Hornet, representando a Estados Unidos. Este anuncio de adquisición del futuro avión de combate para la Fuerza Aérea generó una serie de reacciones dentro y fuera del país, en especial en países vecinos que veían con desconfianza la bien planificada opción de compra por parte de Chile. Los más alarmistas hablaban del inicio de una carrera armamentista dentro del cono sur, otros, de la posibilidad de la industria aeronáutica mundial y en especial de la norteamericana, de recuperar el terreno perdido durante los más de 20 años de vigencia de la moratoria de venta de armas para el cono sur de América.

Mirage 2000, uno de los participantes del Proyecto "Caza 2000". **Autor: Staff Sgt. Michael B. Keller, USAF**. Al lado, otro competidor, el JAS-39 Grippen. **Autor: Tuomo Salonen / SIM**.

Respecto a los infundados temores de Perú tras el inicio del programa Caza 2000, cabe mencionar que sin informar y dar a conocer su programa de adquisiciones, el vecino del norte negoció en 1996 con Bielorrusia la adquisición de su actual núcleo de combate basado en aviones MiG-29 y Su-25, los que comenzaron a sumarse a los Dassault Mirage 2000 a contar de 1997. Dicha aeronave obligó a re-definir ciertos aspectos del programa Caza 2000 en especial a lo referente a la integración de misiles con capacidad de alcanzar objetivos más allá del horizonte.

Todas las aeronaves, a excepción del F-16 norteamericano que ya era un visitante recurrente de FIDA/FIDAE, comenzaron a participar en cada una de las versiones de la feria aeronáutica con el fin de mostrar sus virtudes, y por qué no decirlo, de descongelar las relaciones que por casi dos décadas habían estado distantes entre Chile y los Estados Unidos. Así, en 1996 se hace presente el F-18 Hornet, el año 1998 dos SAAB Gripen traídos por mar hasta Antofagasta para ser presentados durante marzo en FIDAE 1998. Mismo ejercicio realizó Dassault con sus Mirage 2000 y Lockheed Martin con sus F-16C/D.

Los cuatro competidores del programa "Caza 2000" en FIDAE 1998: F/A-18C Hornet, JAS-39 Gripen, Mirage 2000 y F-16C. **Autor: Sr. Luciano Porto (www.spotter.com.br)**

En 1997, el entonces Comandante en Jefe de la FACh, General del Aire (A), Fernando Rojas Vender visita el Salón Aéreo de Le Bourget para interiorizarse e inspeccionar los Dassault Mirage 2000-5. El fuerte lobby del fabricante Dassault aprovechó una gran ventaja a su favor: el núcleo de combate de Chile descansaba en el afamado Dassault Mirage con un número cercano a las 33 aeronaves. Esto fue muy bien aprovechado por el fabricante francés, que a finales de los 70 y mientras estaba en vigencia la Enmienda Kennedy, vendió a Chile 16 aeronaves de su producto Mirage 50, momentos en que Estados Unidos negó la venta de cualquier material de guerra a nuestro país. El distanciamiento generado por la negativa norteamericana para proveer equipos militares a Chile a finales de los 70 y durante toda la década de los 80 generó una herida en las relaciones que fue un escollo difícil de superar. Esto quedó de manifiesto en 1996 en declaraciones del entonces Comandante en Jefe Subrogante de la FACh, General Máximo Venegas, quien en declaraciones a la prensa señaló textual "el F-16 no es prioridad para la Fuerza Aérea", puntualizando que para la institución "no constituye una prioridad el comprar o no aviones de combate de origen norteamericano". A la fecha de estas declaraciones, el gobierno norteamericano mantenía en vigencia el embargo de armas para América Latina.

Tanto el F-16 como el F-18 norteamericano comenzaron su participación en el programa Caza 2000 sin una real posibilidad de compra por parte de Chile si resultaban escogidos, esto debido a que hasta el año 1997 Estados Unidos mantenía en vigencia la Enmienda Kennedy, no pudiendo los fabricantes norteamericanos proveer toda la información solicitada por la Fuerza Aérea de Chile para un completo y detallado análisis de sus propuestas. Esto da origen dentro del gobierno norteamericano de un fuerte lobby de Lockheed Martin y de Boeing - Mc Donnell Douglas con el fin de poner término a la moratoria y restricciones de venta de armamento avanzado a Chile y todo el cono sur americano. Era necesario competir en igualdad de condiciones con Dassault y SAAB dentro del concurso internacional.

En marzo de 1997 estas gestiones dan resultado, consiguiendo que el presidente norteamericano Bill Clinton autorizara a las dos empresas a entregar a la Fuerza Aérea de Chile, toda la información técnica requerida de sus aviones. En palabras del entonces Comandante en Jefe de la FACh, General del Aire (A) Fernando Rojas Vender "es un primer paso para abrir totalmente la posibilidad de adquirir armamento más sofisticado". En esta misma línea y siguiendo el lobby de las empresas norteamericanas, en agosto de 1997 el gobierno de Bill Clinton pone fin a la vigencia de la Enmienda Kennedy, abriéndose tras 21 años el mercado de armas del país del norte para todo el cono sur.

Se Dilata la Decisión

El programa Caza 2000 debió entregar su decisión a comienzos de 1998, pero fue postergado y posteriormente congelado ese mismo año. A comienzos de 1999, el programa fue reactivado con la finalidad de actualizar las ofertas de los cuatro participantes, comenzando todo un problema político. Chile a finales de 1998, sufre los efectos de la crisis financiera internacional, disminuyendo ostensiblemente los ingresos del estado por concepto de exportaciones de su principal producto, el cobre. Ante este escenario se revalúan los fondos disponibles para la adquisición de los aviones, disminuyendo los U$600 millones a tan sólo U$300 millones de dólares, abriéndose el gobierno del presidente Eduardo Frei y su Ministro de Defensa, Edmundo Pérez Yoma, a dar fin al Programa Caza 2000 y adquirir aeronaves usadas dentro de una negociación con el gobierno norteamericano. La Fuerza Aérea se niega a esta posibilidad y ante la opción de aviones F-16A/B de segunda mano, el entonces Comandante en Jefe de la FACh, General del Aire (A) Patricio Ríos, señala que desestima esta opción y que prefiere esperar mejores tiempos para tomar una decisión al respecto. Es así como en 1999 y a puertas de una elección presidencial el Programa Caza 2000 queda nuevamente a la espera de mejores tiempos económicos, para que sea el próximo gobierno el que tome una decisión al respecto.

Tras las elecciones que dieron por triunfador al socialista Ricardo Lagos Escobar, correspondió a su gobierno tomar la decisión respecto a qué avión equiparía a la Fuerza Aérea del siglo XXI. La decisión fue anunciada el 27 de diciembre del año 2000, dando a conocer que la aeronave seleccionada para reequipar los grupos de combate de la Fuerza Aérea, era el Lockheed Martin F-16C/D, correspondientes al Block 50. La intención del gobierno chileno era adquirir entre 12 a 16 aeronaves nuevas por un monto cercano a los U$600 millones de dólares, y poder contar con una serie de equipos que incluían necesariamente los misiles AIM-120 AMRAAM y el radar Northrop – Grumman APG-68 (V)9.

Peace Puma y el Servicio del F-16C/D en el Grupo de Aviación N° 3

El 01 de febrero de 2002, la Fuerza Aérea de Chile y Lockheed Martin firman un contrato por un monto cercano a los U$550 millones de dólares para proveer 10 aeronaves F-16, seis de la versión F-16C y cuatro de la versión F-16D, todos pertenecientes al Block 50 de producción y motorizado con el General Electric F110-GE-129, seleccionándose esta unidad de propulsión por sobre la Pratt & Whitney cuyo historial de fallas en las primeras versiones del F-16 era conocido por la FACh. Se da inicio al programa Peace Puma. La primera aeronave comenzó a ser ensamblada en la línea de producción de Forth Worth el mes de octubre del año 2003 teniendo como fecha de entrega de la primera unidad el año 2006. El primer avión, F-16C Block 50M, realizó su vuelo de pruebas el día 23 de junio de 2005 con la matrícula 851. Una de las características claves de los Viper chilenos fue la integración del pod ITT Exelis ALQ-211 (V)4 AIDEWS, una completa suite de guerra electrónica y de auto protección. Otro aspecto interesante de esta primera adquisición es que los F-16D biplazas integraron en la parte superior de la aeronave una gran espina dorsal que acomoda aviónica para funciones de interdicción y ataque en profundidad, así como aviónica completa en la segunda cabina. La integración de misiles aire-aire con capacidad de alcanzar objetivos más allá del campo visual fue autorizado el año 2001 tras hacerse público que Perú integraba en sus MiG-29SE misiles con capacidad BVR. En una presentación VIP realizada por la Fuerza Aérea peruana, el canal de televisión invitado filtró imágenes donde se apreció uno de los tres MiG-29SE adquiridos en Rusia en 1998 portando misiles Vympel R-77 (RVV-AE/AA-12 Adder). Estos misiles fueron adquiridos el año 1999 en una cantidad cercana a las 30 unidades, los que rompieron el equilibrio estratégico respecto a la operación de misiles BVR en la región, lo que finalmente abrió la posibilidad de que Estados Unidos autorizara la llegada de los AIM-120C al inventario de equipos de la FACh. Otros equipos incluidos en la solicitud chilena incluyeron la integración de las Boeing GBU-31 JDAM y del AGM-84L Harpoon II, la Raytheon LGB GBU-16, el misil Rafael Python IV y el pod de iluminación AN/AAQ-28(V) LITENING.

El 31 de enero de 2006 llegan a Santiago las dos primeras aeronaves correspondientes a los F-16D Block 50 serie 858 y 859 comenzando de esta forma la operación de la aeronave norteamericana en territorio nacional.

Línea de producción de los F-16C/D chilenos en Lockheed-Martin en EE.UU. **Fuente: Lockheed-Martin.**

Ceremonia del Roll-Out de los F-16C/D Block 50 de la Fuerza Aérea de Chile en Lockheed Martin, el 14 de abril de 2005. **Fuente: Lockheed-Martin.**

Los aviones F-16D N° 858 y N° 859, recién llegados a Chile el 31 de enero de 2006, a la Base Aérea Los Cóndores. Nótese que las estrellas de la deriva vienen censuradas. **Fuente: FACh.**

El F-16D N° 858, volando en cielos chilenos a su arribo al país. **Fuente: Lockheed Martin.**

Ejercicio WILLKA 2007

Uno de los primeros ejercicios en donde participaron los aviones F-16C/D Block 50 del Grupo de Aviación N° 3, fue el Ejercicio Binacional WILLKA 2007, desarrollado en la Base Aérea Los Cóndores a mediados de octubre de 2007 y en donde participaron las Fuerzas Aérea de Estados Unidos y Chile. La USAF participó con 6 aviones F-16C de la 301 Ala de Caza y 2 tanqueros KC-135 de la 161 Ala de Reabastecimiento en Vuelo de la Guardia Nacional de Arizona, en tanto que la FACh desplegó los aviones F-16C/D del Grupo de Aviación N° 3, los F-16AM del Grupo de Aviación N° 8 y los F-5E Tigre III del Grupo de Aviación N° 7. El propósito del ejercicio fue realizar entrenamiento en reabastecimiento en vuelo y compartir experiencias mediante procedimientos de la OTAN en operaciones de paz.

El F-16C N° 858 es re-aprovisionado de combustible en vuelo por un tanquero de la Guardia Nacional de Arizona, durante el Ejercicio WILLKA 2007. **Autor: MSgt. Bill Kimble, USAF.**

El F-16C N° 853 del Grupo N° 3, volando en una de las misiones del Ejercicio WILLKA 2007. **Autor: Luis Quintana.**

El F-16C N° 853 del Grupo N° 3, siendo re-aprovisionado por un avión KC-135R de la Guardia Nacional de Arizona, el 19 de octubre 2007, durante el Ejercicio WILLKA 2007. **Autor: MSgt. Bill Kimble, USAF.**

Ejercicio Newén

Este ejercicio se desarrolló entre los días 7 y 9 de abril de 2008 y consistió en la práctica de misiones de combate aire-aire, reaprovisionamiento de combustible en vuelo y de rescate, con aviones F-16C/D del Grupo de Aviación N° 3, aviones F-16A/B del Grupo de Aviación N° 8 y aviones F-15E de la 336ª Ala de Caza de la USAF y aviones F-16C de la Guardia Nacional de Arizona. Las operaciones fueron apoyadas por la Va Brigada Aérea de Antofagasta. Los medios aéreos norteamericanos, incluido un tanquero KC-10, habían participado en la FIDAE 2008, por lo cual se aprovechó de organizar este ejercicio entre ambas Fuerzas Aéreas para el intercambio de experiencias en las misiones programadas.

Avión F-16C N° 856 del Grupo N° 3 durante prácticas de reabastecimiento de combustible en el aire con el KC-10 de la USAF los días previos al Ejercicio Newén 2008. **Créditos: Luis Quintana**.

Ejercicio Cruzex V

Entre el 07 y 19 de noviembre de 2010, se realizó la 5ª edición del Ejercicio Cruzex en la ciudad de Natal en Brasil y en donde el Grupo de Aviación N° 3 participó con 5 aviones, 2 F-16C y 3F-16D y fue apoyado por el tanquero KC-135 N° 981 del Grupo de Aviación N° 10. En esta edición participaron las Fuerza Aéreas de Brasil, Chile, Estados Unidos, Francia y Uruguay y Chile. El objetivo del ejercicio fue mejorar la interoperabilidad entre las Fuerzas Aéreas participantes y el uso de medios aéreos en escenarios de conflicto de baja intensidad, utilizando metodologías y procedimientos de la OTAN.

Aviones de combate participantes en 5ª edición del Ejercicio Cruzex: F-16C de la USAF, Rafale de Francia, AMX de la FAB, F-16D de la FACh y A-37B de la FAU. **Autor: USAF SMSgt. John Rohrer**.

Ejercicio Conjunto con la Guardia Nacional de Texas

Durante el año 2012, el Grupo de Aviación N° 3, realiza el primer despliegue de largo alcance fuera del país, liderados por su Comandante, el Comandante de Grupo Jorge Vargas M. Entre los días 23 y 27 de octubre, participa en un ejercicio conjunto con la 149 Ala de Caza de la Guardia Nacional de Texas, desarrollado en la Base Aérea de Lackland, San Antonio. El traslado de los 3 aviones F-16 fue apoyado por un avión KC-135 del Grupo de Aviación N° 10. El resultado del entrenamiento de las tripulaciones del Grupo N° 3 fue muy satisfactorio, después de 4 días de ejercicios con misiones con diferentes grados de dificultad.

Peace Amstel I y el Servicio del F-16 MLU en el Grupo de Aviación N° 8

Durante el año 2004, la Fuerza Aérea de Chile comienza los acercamientos con la Real Fuerza Aérea Holandesa para la adquisición de un lote de aviones F-16 AM/BM MLU (Middle Live Update) aprovechando una reducción de equipos que realizaba el país Europeo. La oferta presentada por Holanda consideraba la venta a Chile de aeronaves F-16 desde sus inventarios y sometidos a la actualización de media vida al que estaban siendo sometidos. Una comisión evaluadora viajó hasta el país europeo, mientras que personal de la Real Fuerza Aérea Holandesa fue contratado para asesorar y conocer las instalaciones que la FACh destinaría para la operación de estas aeronaves. En el mes de octubre del año 2005 el gobierno de Chile decide la compra de 18 aeronaves F-16 MLU Tape 2, cuyos paquetes de conversión y actualización de software serían instalados previo a su entrada en servicio con la Fuerza Aérea de Chile. El total de aeronaves de este primer grupo consideró un total de 11 F-16AM Block 20 MLU (bloque destinado a las aeronaves modernizadas o sometidas a programa de media vida) y 7 F-16BM Bock 20 MLU, siendo destinados al Grupo de Aviación N° 8 en Antofagasta, como reemplazo directo de los aviones Mirage M-5M Elkan. Las aeronaves correspondían a modelos F-16 A/B de los bloques 10 y 15, que previo a su llegada, comenzaron a integrar el paquete de software Tape 2 del programa de MLU, que mejora las prestaciones de la aviónica de la aeronave. El avión mantiene su motorización basada en el motor Pratt & Whitney F-100-PW-220. Junto a este trabajo de modernización de su aviónica, los aviones comenzaron a ser actualizados y homologados a los sistemas en operación por parte de la Fuerza Aérea, buscando reforzar la célula para lograr alcanzar las 8.000 horas de vuelo previstas de fábrica para el F-16 base. En tanto, pilotos y mecánicos fueron entrenados durante 10 meses en el Centro de Instrucción de la Fuerza Aérea de Holanda. Las entregas se extendieron entre agosto del año 2006 y septiembre del año 2007, recibiendo las matrículas 721 a la 738. El monto aproximado de la transacción ascendió a los U$185 millones de dólares.

Los 6 primeros aviones (721, 722, 730, 732, 733 y 736) arribaron a la Base Aérea Cerro Moreno el jueves 07 de septiembre de 2006 y el día viernes 08, se realizó la ceremonia oficial de recepción, encabezada por la Presidente de la República Sra. Michelle Bachelet J., la Ministro de Defensa Sra. Vivianne Blanlot y el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Sr. Osvaldo Saravia V. Terminada la ceremonia de firmas del Acta de Recepción y el Corte de Cinta, el Capitán de Bandada Sergio Rojas S., junto al Capitán Holandés Charles Delloyaux, realizaron una demostración de las capacidades del avión F-16 MLU a las autoridades presentes, tripulando el F-16BM N° 732.

Arribo de los primeros aviones F-16BM del Grupo N° 8, retirando los esténciles Holandeses. **Vía Raúl Zamora M.**

La tripulación del F-16BM N° 732 del Grupo N° 8, siendo saludada por la Presidente de la República Sra. Michele Bachelet y autoridades holandesas y de la Fuerza Aérea de Chile, durante la presentación del F-16 MLU el 08 de agosto de 2006. **Fuente: Presidencia de la República.**

La Presidente de Chile, Sra. Michelle Bachelet, la Ministro de Defensa Sra. Vivianne Blanlot, el Comandante en Jefe de la FACh, General del Aire Osvaldo Saravia V. y autoridades holandesas y de la FACh durante la presentación del F-16 MLU. **Fuente: Presidencia de la República.**

El F-16AM N° 728, siendo reabastecido de combustible el 3 de abril de 2008. **Autor: Luis Quintana.**

El F-16BM N° 735 a la espera de su turno REA en los preparativos del Ejercicio Newén 2008. **Autor: Luis Quintana.**

El F-16AM N° 728 aproximando al KC-10 de la USAF en los preparativos del Ejercicio Newén 2008. **Autor: Luis Quintana.**

Formación de aviones F-16AM/BM del Grupo de Aviación N° 8 en la Base Aérea El Tepual, para la celebración del día de la Fuerza Aérea de Chile, el 21 de marzo de 2009. **Autor: Alvaro Romero P.**

Ejercicio Salitre II

En octubre del año 2009, la Fuerza Aérea de Chile organizó la realización del Ejercicio Salitre II. Con una preparación logística y operativa de 8 meses, entre el 19 y 30 de octubre se realizaron misiones combinadas por mandato de las Naciones Unidas para enfrentar a un eventual país que hubiera violado las normas internacionales. Participaron medios aéreos y personal de las Fuerza Aéreas de Argentina, Brasil, Estados Unidos y Francia, con unos 400 miembros y aviones A-1B (AMX/T) de la FAB, F-15C Eagle de la USAF, A-4AR Fightinghawk de la FAA y Mirage 2000C de Francia. En tanto, la FACh proporcionó los medios logísticos de la Va Brigada Aérea y la participación de los aviones F-16AM del Grupo de Aviación N° 8, totalizando una fuerza de 1.400 miembros.

El Grupo N° 8 participó con 6 aviones F-16AM/BM, realizando 67 salidas con un total de 80 horas de vuelo, cumpliendo con toda la planificación programada.

Formación de los aviones participantes en Salitre II: A-1B (AMX/T) de la FAB, F-15C Eagle de la USAF, A-4AR Fightinghawk de la FAA y Mirage 2000C de Francia. **Autor: Álvaro Romero P.**

Un F-16AM de Grupo de Aviación N° 8 de la FACh lidera la formación los aviones A-4AR Fightinghawk de la FAA, A-1B (AMX/T) de la FAB, Mirage 2000C de Francia y F-15C Eagle de la USAF. **Fuente: USAF.**

Pacer AMSTEL

Dentro de los programas de mejoramiento de la flota de los aviones F-16AM M-2 del Grupo de Aviación N° 8, a partir del año 2009 se contrató a la empresa holandesa Daedalus Aviation Group para incorporar mejoras estructurales tendientes a extender la vida útil de los aviones, incluyendo un completo desarme y recableado. El proyecto fue denominado "Pacer AMSTEL" y fue una combinación de los proyectos "Falcon Star" y "Falcon Up", aplicados a los F-16 MLU del Grupo N° 7. El contrato contempló la modificación de 3 aviones por parte de los técnicos de Daedalus y el entrenamiento de especialistas chilenos para realizar las modificaciones a 11 aviones adicionales, bajo la responsabilidad de ENAER. El primer avión en ser entregado para su vuelo de pruebas, fue el N° 728, realizado el día 06 de enero de 2011 en forma exitosa. A fines de ese mismo año fueron modificados los 2 restantes aviones por Daedalus. En diciembre de 2016 finalizó el proyecto con la modificación de 14 aviones de la flota, quedando 4 aviones pendientes.

Técnicos e ingenieros chilenos y de la empresa Daedalus, posando para la entrega del primer avión que se le aplicó el programa "Pacer AMSTEL". **Fuente: Daedalus Aviation Group.**

Hangar de ENAER en dependencias del Aeropuerto Arturo Merino B., habilitado para el programa "Pacer AMSTEL". **Fuente: ENAER.**

Peace Amstel II y el Servicio del F-16 MLU en el Grupo de Aviación N° 7

El 25 de mayo del año 2009, el entonces Ministro de Defensa, Sr. Francisco Vidal confidenció a la prensa que Chile se encontraba en proceso de integrar un tercer grupo de aviones F-16, nuevamente de segunda mano, adquiridos en Holanda. El lunes 25 de mayo de 2009 se firmó el trato por la adquisición de 18 aeronaves adicionales, esta vez todas correspondientes a unidades monoplazas F-16AM. De las 18 aeronaves negociadas, dos de ellas serían empleadas como fuente de repuestos, siendo el total de los aviones destinados al Grupo de Aviación N° 7, que transfirió su material F-5E/F al Grupo de Aviación N° 12, en la ciudad de Punta Arenas. Respecto a estas aeronaves, los aviones negociados poseían el Tape 4 del programa de modernización de media vida de los F-16 europeos, con la integración de sistemas de comunicación segura Link-16 y la posibilidad de integrar el pod para adquisición de blancos. Los aviones comenzaron a ser recibidos a contar del año 2010, siendo matriculados con la serie 739 a la 758. El costo de esta operación bordeo los U$250 millones de dólares.

Respecto al programa MLU, los dos grupos de F-16 cuentan con una computadora modular para misiones (MMC) que reemplaza a los antiguos equipos. Respecto al radar, AN/APG-66(V)2, la modernización le permite enganchar hasta seis blancos con AIM-120 y mantener simultáneamente trackeados otros 10. A nivel de cabina, esta integra MFD LCD de 10 x 10 cm de la marca Honeywell, con lo que se reemplazó el único display monocromático que existía en el avión antes de la modernización.

Los primeros aviones en arribar a Chile fueron los N° 747, 749, 752, 753, 755 y 757, el 10 de noviembre de 2010. La segunda agrupación estuvo compuesta por los aviones N° 741, 744, 746, 748, 754 y 758, los que llegaron a Chile el 06 de abril de 2011. Los últimos 6 aviones en arribar a Chile fueron los N° 742, 743, 745, 750, 751 y 756, el 2 de septiembre de 2011, con lo cual se completó la flota de 18 aviones del Grupo de Aviación N° 7.

El F-16AM M-4 N° 745 del Grupo de Aviación N° 7, taxeando para realizar un vuelo demostrativo en la FIDAE 2012. **Autor: Raúl Zamora M.**

El F-16AM MLU M-4 N° 754 del Grupo N° 7, saliendo de la losa de estacionamiento, durante Expo FACh 2012. **Autor: Raúl Zamora M.**

Avión F-16AM MLU M-4 N° 752 del Grupo de Aviación N° 7, 01 de septiembre de 2012. **Autor: Julio Arróspide R.**

Aviones F-16AM del Grupo de Aviación N° 7, durante las operaciones del Ejercicio Salitre 2014 en la Base Aérea de Cerro Moreno. También se observan aviones del Grupo de Aviación N° 8. **Autor: Raúl Zamora M.**

En octubre de 2015, aviones F-16C/D del Grupo de Aviación N° 3 y aviones F-16AM de los Grupos de Aviación N° 7 y N° 8, participaron en ejercicios con aviones de la Armada de los Estados Unidos en el contexto del desarrollo de la Operación UNITAS 2015. Los F-16 de los tres grupos se enfrentaron con aviones F/A-18 del portaviones CVN-73 George Washington. Las operaciones de los F-16 se dividieron en dos fases: la primera en la zona de la Primera Brigada Aérea entre los días 9 y 10 de octubre y una segunda fase entre los días 18 y 21 de octubre en la zona central del país.

Aviones F-16 de la FACh formando con aviones F/A-18 del portaviones CVN-73 George Washington. **Fuente: U.S. Navy**.

Una curiosa fotografía del F-16AM N° 756 del Grupo N° 7, operando en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez. **Autor: Juan Carlos Velasco**.

Futuro del Viper

Al igual que los Hunter en los 70 y 80, y los Mirage en los años 90, los F-16 de la Fuerza Aérea de Chile están llamados a constituirse en la columna vertebral del poder aéreo nacional por los próximos 25 años. La actualización constante de sus sistemas, su plataforma de Guerra Electrónica y la integración de nuevas capacidades como es el Link 16 de Viasat en los MLU de los Grupos de Aviación N° 7 y N° 8, permiten asegurar una aeronave en el máximo de sus capacidades por largos años, pudiendo interactuar con plataformas más capaces de países extranjeros. En la actualidad los F-16 Block 50 integran uno de los misiles BVR más sofisticados de la región, el AIM-120C-7, que garantizan a la Fuerza Aérea de Chile disponer del control de su espacio aéreo y lograr la superioridad aérea ante posibles amenazas sobre las fronteras de nuestro país. Los MLU Block 20 a pesar de sus años a cuestas han sido actualizados para poder completar su ciclo de vida de 8.000 horas de vuelo presupuestadas de fábrica, estudiándose alternativas ante posibles escenarios de obsolescencia en bloque que pueda enfrentar esta plataforma a contar del año 2025 / 2030. Dentro de las opciones está la integración de F-16C de los Block 40 y 50 de segunda mano en la medida que éstas plataformas sean descontinuadas de los inventarios de los Estados Unidos o países europeos. El conocimiento en aspectos de ingeniería y soporte alcanzado durante estos años permiten asegurar la transparencia en futuros procesos de integración o modernización de esta plataforma, no siendo problema para el personal técnico en aspectos como la motorización, al trabajar Chile con los dos proveedores de este componente, electrónica y armamento. La actual plataforma está pensada para trabajar con los futuros multiplicadores de fuerza en el área de detección próximos a integrarse a la institución aérea.

Pérdidas de Material y Accidentes Mayores

Los F-16, desde su llegada han protagonizado tres accidentes importantes, cuyos detalles han sido mantenidos en reserva por la Fuerza Aérea por razones de seguridad. No obstante, en atención a que han ocurrido en aeropuertos mixtos, se ha podido documentar algunos de ellos, aunque con muy poca evidencia fotográfica. Dada la connotación que tienen estos eventos, cada vez que ocurren, salen publicaciones respecto de la poca fiabilidad que tendrían estos aviones, en especial los modelo MLU, los cuales tienen más de 30 años de uso y que algunos de ellos ya habían protagonizado accidentes en su operación en la Real Fuerza Aérea Holandesa. Afortunadamente, hasta el día de hoy, no se han registrado pérdidas humanas, ni del material de vuelo, lo que denota el alto nivel operacional de las tripulaciones y la calidad del mantenimiento que aplican los ingenieros y especialistas de la Fuerza Aérea de Chile. El detalle a continuación:

El 30 de marzo del año 2012, pasado las 13:00 hrs el F-16BM serie 735 del Grupo de Aviación N° 8 realiza un aterrizaje de emergencia al presentar problemas con su tren de aterrizaje principal. Una vez en tierra, el avión fue levantado a través de grúa y trasladado con sus propios medios a dependencias del Grupo de Aviación N° 8. El aeropuerto de Cerro Moreno se mantuvo cerrado por largas horas afectando el tráfico comercial.

El segundo incidente se produjo el 9 de octubre del año 2013 a las 05:35 AM en momentos que un F-16AM del Grupo de Aviación N° 7 realizaba su carrera de despegue previo a una misión. Según el comunicado de la Fuerza Aérea, la aeronave enfrentó el reventón de uno de sus neumáticos, debiendo abortar el despegue. El aeropuerto de Cerro Moreno se mantuvo cerrado hasta cerca del medio día, con el objeto de recuperar la aeronave, la que sufrió daños menores.

Finalmente, el 9 de mayo de 2014, durante la realización de un ejercicio nocturno, un tercer F-16 AM del Grupo de Aviación N° 7 realiza un aterrizaje de emergencia en Cerro Moreno. La aeronave es recuperada y tractada sobre su tren de aterrizaje a las instalaciones de la unidad.

Resumen de características y detalles de la flota

#	N° FACh	N° Serie	Modelo	Inicio Servicio	Observaciones
1	721	80-3633	F-16AM MLU M2	2006 – G.8	
2	722	83-1194	F-16AM MLU M2	2006 – G.8	
3	723	84-1360	F-16AM MLU M2	2007 – G.8	
4	724	81-0878	F-16AM MLU M2	2007 – G.8	
5	725	85-0143	F-16AM MLU M2	2007 – G.8	
6	726	85-0137	F-16AM MLU M2	2007 – G.8	
7	727	80-3622	F-16AM MLU M2	2007 – G.8	
8	728	80-3619	F-16AM MLU M2	2007 – G.8	
9	729	83-1205	F-16AM MLU M2	2007 – G.8	
10	730	85-0141	F-16AM MLU M2	2006 – G.8	
11	731	85-0139	F-16AM MLU M2	2007 – G.8	
12	732	81-0885	F-16BM MLU M2	2006 – G.8	
13	733	80-3656	F-16BM MLU M2	2006 – G.8	
14	734	80-3652	F-16BM MLU M2	2007 – G.8	
15	735	80-3655	F-16BM MLU M2	2007 – G.8	
16	736	80-3657	F-16BM MLU M2	2006 – G.8	
17	737	80-3649	F-16BM MLU M2	2007 – G.8	
18	738	83-1211	F-16BM MLU M2	2007 – G.8	
19	741	80-3617	F-16AM MLU M4	2011 – G.7	
20	742	80-3620	F-16AM MLU M4	2011 – G.7	
21	743	80-3627	F-16AM MLU M4	2011 – G.7	
22	744	80-3636	F-16AM MLU M4	2011 – G.7	
23	745	83-1203	F-16AM MLU M4	2011 – G.7	
24	746	80-3648	F-16AM MLU M4	2011 – G.7	
25	747	81-0864	F-16AM MLU M4	2010 – G.7	
26	748	81-0867	F-16AM MLU M4	2011 – G.7	
27	749	81-0869	F-16AM MLU M4	2010 – G.7	
28	750	81-0874	F-16AM MLU M4	2011 – G.7	
29	751	81-0875	F-16AM MLU M4	2011 – G.7	
30	752	83-1192	F-16AM MLU M4	2010 – G.7	
31	753	83-1198	F-16AM MLU M4	2010 – G.7	
32	754	83-1204	F-16AM MLU M4	2011 – G.7	
33	755	83-1207	F-16AM MLU M4	2010 – G.7	
34	756	84-1365	F-16AM MLU M4	2011 – G.7	
35	757	85-0138	F-16AM MLU M4	2010 – G.7	
36	758	86-0058	F-16AM MLU M4	2011 – G.7	
37	851	02-6030	F-16C Block 50M	2007 – G.3	
38	852	02-6031	F-16C Block 50M	2006 – G.3	
39	853	02-6032	F-16C Block 50M	2006 – G.3	
40	854	02-6033	F-16C Block 50M	2006 – G.3	
41	855	02-6034	F-16C Block 50M	2006 – G.3	
42	856	02-6035	F-16C Block 50M	2007 – G.3	
43	857	02-6036	F-16D Block 50M	2006 – G.3	
44	858	02-6037	F-16D Block 50M	2006 – G.3	
45	859	02-6038	F-16D Block 50M	2006 – G.3	
46	860	02-6039	F-16D Block 50M	2006 – G.3	

Esquemas de Pintura del Viper

El esquema de pintura de los aviones F-16C/D Block 50 fue particularmente distinta al resto de los F-16 a nivel mundial, a requerimiento de la Fuerza Aérea de Chile. Se aplicaron esténciles en color gris claro en inglés y numerales en el mismo tono. Sin embargo, el año 2017 ENAER comenzó a realizar el cambio de color de los F-16 del Grupo N° 3, homologándolos con el resto de los F-16AM MLU, los cuales mantuvieron el esquema de superioridad aérea que usaban en la Fuerza Aérea de Holanda. Como el resto de los aviones de la Fuerza Aérea, el timón de dirección se pintó de color azul con la estrella solitaria en color blanco y sus numerales en color gris claro. El uso de la identificación de los grupos operativos, tampoco ha sido muy frecuente.

El Grupo de Aviación N° 3 no ha usado algún escudo u otra identificación de la unidad de vuelo, en ninguno de los 2 esquemas en uso. Es probable que se aplique una vez que esté la flota homologada con el nuevo esquema de pintura.

El F-16C N° 856 luciendo su esquema de pintura original en un vuelo de aceptación en EE.UU. **Fuente: Lockheed-Martin.**

El F-16C N° 856 con su nuevo esquema de pintura en el desfile del 88° Aniversario de la FACh. **Autor: Carlos Rojas (FIDAE-GROUP).**

El Grupo de Aviación N° 8 pintó en esténcil la bomba alada del Grupo en color gris oscuro, en las derivas de algunos aviones, junto con el escudo pintado en esténcil detrás de la cabina en color gris claro, en ambos lados del fuselaje, al principio de su operación. A partir de 2010 se retiró el emblema de la deriva, una vez que los aviones de esta unidad fueron sometidos al programa Pacer AMSTEL. Posteriormente la bomba alada fue pintada en tamaño disminuido en la sección de la nariz en el lado izquierdo con un color gris oscuro, en tanto que al lado derecho se les aplicó la figura del F-16, pintada en esténcil.

Configuración original de los emblemas aplicados a los aviones del Grupo de Aviación N° 8. **Fuente: FACh**.

El nuevo uso del emblema de la bomba alada, aplicado en el F-16AM N° 724 del Grupo N° 8. **Autor: Julio Arróspide R**.

La bomba alada del Grupo N° 8 en la deriva del F-16BM N° 737. Al lado, detalle del esténcil de la bomba alada del Grupo N° 8 utilizado actualmente. **Vía Julio Arróspide R**.

El Grupo de Aviación N° 7, desde el principio pintó el emblema del Grupo en esténcil en color gris claro detrás de la cabina, en ambos lados del fuselaje. Esta práctica fue descontinuada y se adoptó el mismo criterio de uso del Grupo N° 8. En algunos aviones del Grupo N° 7 usan el nombre de combate de los pilotos asignados, en el marco de la canopy, lado izquierdo. Los nombres de sus Crew Chiefs y Especialistas en Armamento son aplicados en esténcil en el interior de las tapas del tren de aterrizaje de nariz.

Dos versiones del emblema del Grupo de Aviación N° 7, el de la izquierda al comienzo de su operación y al lado derecho, el actual (Año 2017). **Autor: Julio Arróspide R**.

El esténcil del avión F-16, pintado en los aviones del Grupo N° 7 y N° 8. Al lado, la identificación del Crew Chief y del especialista en armamento del avión. Nótese el nombre del Crew Chief, la Cabo 2° Daniela Bahamonde V., la primera Crew Chief de F-16 de la Fuerza Aérea de Chile. **Autor: Julio Arróspide R**.

El Viper en Perfiles

139 - Lockheed Martin F-16D Block 50M, N° FACh 858, S/N 02-6037, del Grupo de Aviación N° 3, Base Aérea Los Cóndores, Iquique, 31 de enero 2006.

Julio Arróspide © 2018

Este avión fue uno de los primeros F-16 entregados a la Fuerza Aérea de Chile en enero de 2006 con el N° 858 y es trasladado en vuelo por tripulaciones chilenas, arribando a Chile el 31 de enero de 2006, junto al avión 859. Es dado de alta en el Grupo de Aviación N° 3 y comienza a operar y a participar en diferentes ejercicios institucionales y multi-nacionales, así como presentaciones en FIDAE. Su primera aparición pública fue en FIDAE 2006 y luego en el desfile aéreo de la Parada Militar de ese año, junto al resto de los aviones del Grupo N° 3. En el año 2007 participa en el Ejercicio WILLKA 2007 y en 2008 participa en el Ejercicio Newen 2008.

140 - Lockheed Martin F-16C Block 50, N° FACh 851, S/N 02-6030, del Grupo de Aviación N° 3, Base Aérea Los Cóndores, Iquique, septiembre 2006.

Julio Arróspide © 2018

Fue el primer avión de la flota en ser construido, realizando su primer vuelo de pruebas el día 23 de junio de 2005. Este avión fue entregado a la Fuerza Aérea de Chile en 2006 con el N° 851 y es trasladado en vuelo, arribando a Chile en septiembre de 2006, junto a los últimos 3 aviones de la flota (854, 855 y 856). Es dado de alta en el Grupo de Aviación N° 3 y comienza a operar y a participar en diferentes ejercicios institucionales y multi-nacionales. Su primera aparición pública fue en el desfile aéreo de la Parada Militar de ese año, junto al resto de los aviones del Grupo N° 3. En el año 2007 participa en el Ejercicio WILLKA 2007. En abril de 2008 participa en el Ejercicio Newén 2008.0

141 - Lockheed Martin F-16C Block 50, N° FACh 854, S/N 02-6033, del Grupo de Aviación N° 3, Base Aérea Los Cóndores, Iquique, 2012.

Este avión fue entregado a la Fuerza Aérea de Chile en 2006 con el N° 854 y es trasladado en vuelo, arribando a Chile en septiembre de 2006, junto a los últimos 3 aviones de la flota (851, 855 y 856). Es dado de alta en el Grupo de Aviación N° 3 y comienza a operar y a participar en diferentes ejercicios institucionales y multi-nacionales. Su primera aparición pública fue en el desfile aéreo de la Parada Militar de ese año, junto al resto de los aviones del Grupo N° 3. En el año 2007 participa en el Ejercicio WILLKA 2007, junto a aviones F-16AM del Grupo de Aviación N° 8, F-5E del Grupo de Aviación N° 7 y aviones F-16C de Ala de Caza N° 301 de la USAF, con el apoyo de tanqueros KC-135 del Ala de Reabastecimiento en Vuelo N° 161 de la Guardia Nacional de Arizona.

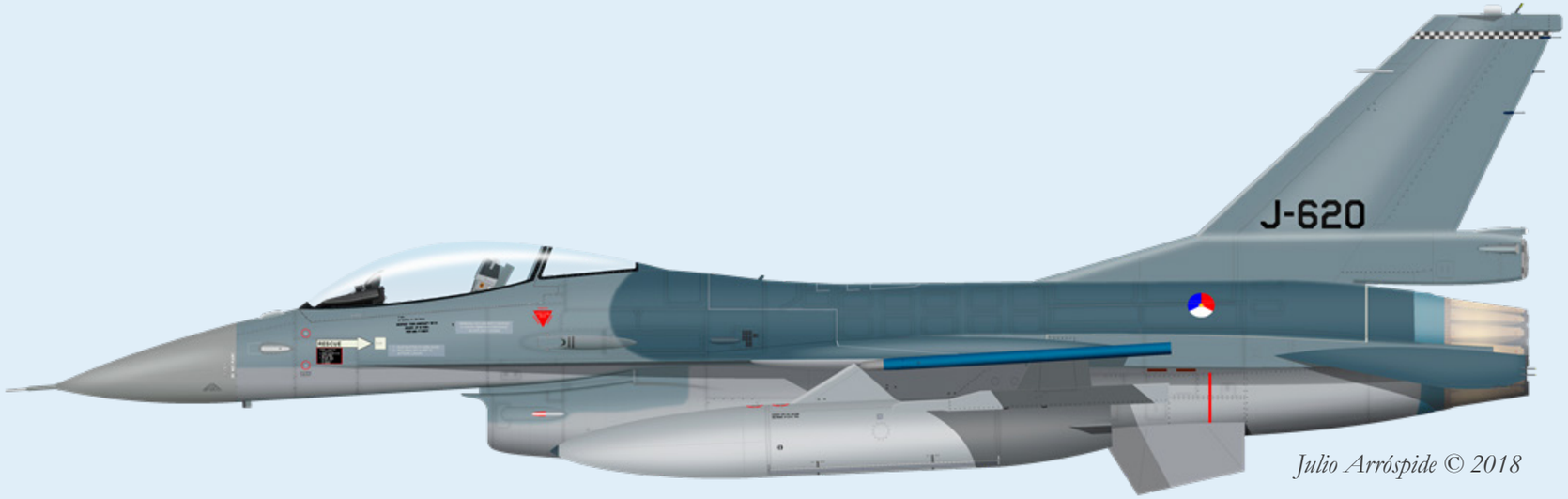
142 - Lockheed Martin F-16D Block 50, N° FACh 860, S/N 02-6039, del Grupo de Aviación N° 3, Base Aérea Los Cóndores, Iquique, 2017.

Este avión fue entregado a la Fuerza Aérea de Chile en 2006 con el N° 860 y es trasladado en vuelo por un piloto chileno y un instructor norteamericano, arribando a Chile el 27 de junio de 2006, junto a los aviones 852, 853 y 857. Es dado de alta en el Grupo de Aviación N° 3 y comienza a operar en el entrenamiento de los pilotos del Grupo N° 3 y a participar en diferentes ejercicios institucionales y multi-nacionales. Su primera aparición pública fue en el desfile aéreo de la Parada Militar de ese año, junto al resto de los aviones del Grupo N° 3. En el año 2007 participa en el Ejercicio WILLKA 2007, junto a aviones F-5 del Grupo N° 7, F-16AM del Grupo N° 8 y aviones F-16C del Ala de Caza N° 301, apoyados por tanqueros KC-135 de la Guardia Nacional de Arizona.

143 - Lockheed Martin F-16C Block 50, N° FACh 856, S/N 02-6035, del Grupo de Aviación N° 3, Base Aérea Los Cóndores, Iquique, 2017.

Este avión fue entregado a la Fuerza Aérea de Chile en 2007 con el N° 856 y es trasladado en vuelo, arribando a Chile en septiembre de 2006, junto a los últimos 3 aviones de la flota (851, 854 y 855). Es dado de alta en el Grupo de Aviación N° 3 y comienza a operar y a participar en diferentes ejercicios institucionales y multi-nacionales. Su primera aparición pública fue en el desfile aéreo de la Parada Militar de ese año, junto al resto de los aviones del Grupo N° 3. En el año 2007 participa en el Ejercicio WILLKA 2007. En 2017 fue el primer avión en recibir el nuevo esquema de pintura con lo cual se estandariza la flota de aviones F-16 de la FACh.

144 - Fokker F-16AM, N° J-620, S/N 80-3620, del Escuadrón 311 de la Fuerza Aérea de Holanda, Base Aérea de Waddington de la RAF, Inglaterra, junio de 2005.



Este avión fue construido por Fokker como Block 15B y fue entregado a la Real Fuerza Aérea Holandesa el 16 de junio de 1982 como J-620. Entre 1982 y 1999 sirve en los Escuadrones 311, 322, 323 y 312. En el año 1999 es actualizado a Block 20 MLU y opera en los Escuadrones 323, 312, 313, 315, 306 y 311 de la Real Fuerza Aérea Holandesa hasta el año 2007. En el año 2001 participó en el ejercicio de entrenamiento avanzado de combate aéreo Maple Flag, la versión canadiense de Red Flag. En 2010 es vendido a la FACh con el N° 742 como parte del Programa Peace Amstel II y es entregado al Grupo N° 7 el 30 de agosto de 2011. Ha participado en varios ejercicios institucionales y multi-nacionales.

145 - Fokker F-16BM, N° J-655, S/N 80-3655, del Escuadrón N° 323 de la Fuerza Aérea de Holanda, Base de Fuerzas Canadiense, Ontario, 1996.

Este avión fue construido por Fokker como Block 15H y fue entregado a la Fuerza Aérea Holandesa el 28 de octubre de 1983 como J-655. Entre 1983 y 1998 opera en los Escuadrones 306, 322 y 323. En el año 1999 es actualizado a Block 20 MLU y opera en los Escuadrones 323, 312, 313, 315, 306 y 311 de la RNLAF hasta principio de los años 2000, siendo almacenado. En el año 2006 es actualizado para su venta a la FACh con el N° 735 como parte del Programa Peace Amstel I y es entregado al Grupo N° 8 en julio de 2007. El 30 de marzo de 2012 sufre un aterrizaje de emergencia en la Base Aérea de Cerro Moreno, sin consecuencias para su tripulación, el avión se recuperó.

146 - Fokker F-16AM M2, N° FACh 731, S/N 85-0139, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 2008.

Este avión fue construido por Fokker como Block 15 y fue entregado a la Fuerza Aérea Holandesa el 23 de octubre de 1987 como J-139. Entre 1987 y 1996 sirve en los Escuadrones 313, 314, 322 Y 323. El 19 de septiembre de 1996 colisiona en el aire con un Sea Harrier FA.2 sobre el Canal de la Mancha, cerca de Portland. Milagrosamente ambos aviones retornan a sus bases y el J-139 es posteriormente recuperado. En el año 2000 es actualizado a Block 20 MLU y opera en distintos Escuadrones de la RNIAF hasta el año 2005. En 2006 es vendido a la FACh con el N° 731 y es entregado al Grupo N° 8 en mayo de 2007. Ha participado en varios ejercicios institucionales y multi-nacionales.

147 - Fokker F-16BM M2, N° FACh 737, S/N 80-3649, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 2009.

Julio Arróspide © 2018

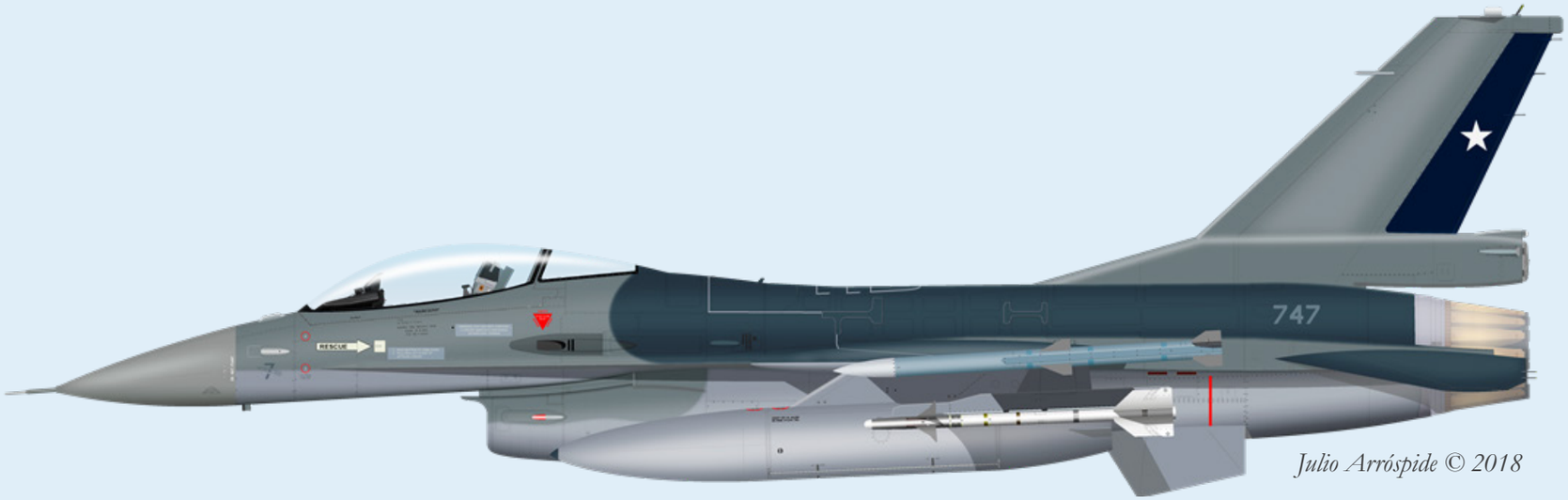
Este avión fue construido por Fokker como Block 15B y fue entregado a la Real Fuerza Aérea Holandesa el 25 de agosto de 1982 como J-649. Entre 1982 y 1996 sirve en los Escuadrones 311, 306, 323 y 312. En el año 1997 es actualizado a Block 20 MLU y opera en los Escuadrones 311, 312, 306, y 322 de la Real Fuerza Aérea Holandesa hasta el año 2005. En 2006 es vendido a la FACh con el N° 737 como parte del Programa Peace Amstel I y es entregado al Grupo N° 8 en mayo de 2007. Ha participado en varios ejercicios institucionales y multi-nacionales. Fue uno de los aviones que usó la insignia de la bomba alada a ambos lados de la deriva, lo cual se descontinuó a partir de 2010.

148 - Fokker F-16BM M2, N° FACh 728, S/N 80-3619, del Grupo de Aviación N° 8, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 2008.

Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido por Fokker como Block 15B y fue entregado a la Real Fuerza Aérea Holandesa el 16 de junio de 1982 como J-619. Entre 1982 y 2000 sirve en los Escuadrones 311, 322, 313 y 312. En el año 2000 es actualizado a Block 20 MLU y opera en los Escuadrones 323, 312, 313, 315, 306 y 311 de la Real Fuerza Aérea Holandesa hasta el año 2006. Ese mismo año es vendido a la FACh con el N° 728 como parte del Programa Peace Amstel I y es entregado al Grupo de Aviación N° 8 en junio de 2007. Ha participado en varios ejercicios institucionales y multi-nacionales, incluyendo el Ejercicio Newén 2008, en donde usó un pod LANTIRN.

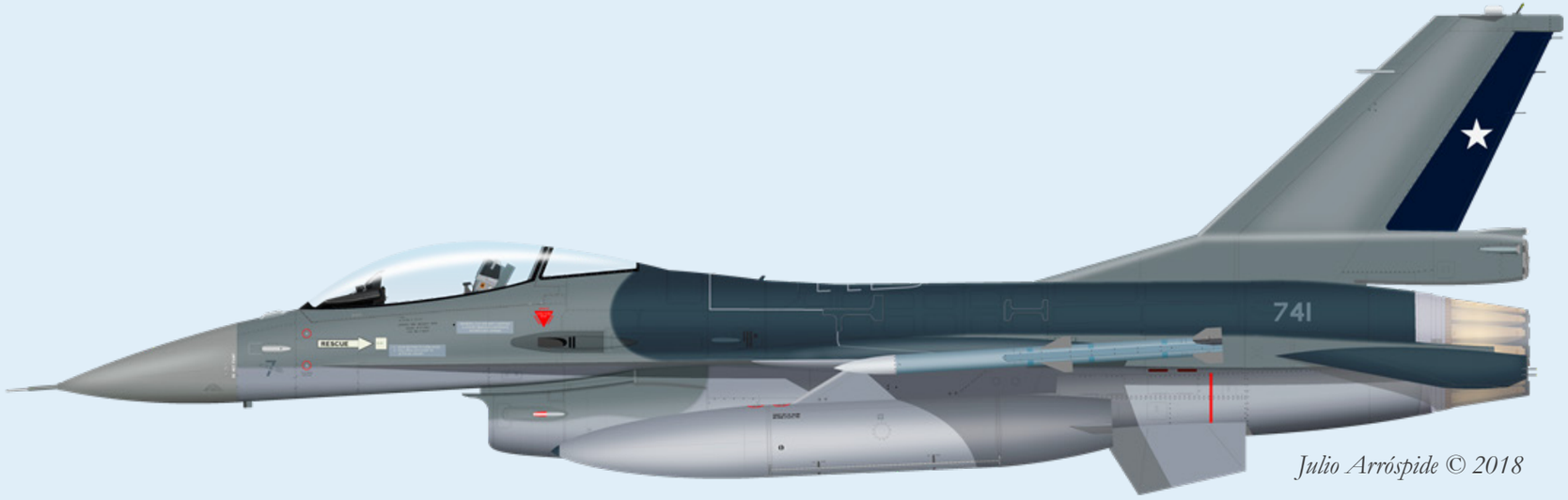
149 - Fokker F-16AM M4, N° FACh 747, S/N 81-0864, del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 2015.



Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido por Fokker como Block 15M y fue entregado a la Real Fuerza Aérea Holandesa el 13 de julio de 1984 como J-864. Entre 1986 y 2000 sirve en los Escuadrones 311, 312 y 306. En el año 2000 es actualizado a Block 20 MLU y opera en los Escuadrones 315 y 313 de la Real Fuerza Aérea Holandesa hasta el año 2006, siendo preservado. En el año 2010 es vendido a la FACh con el N° 747 como parte del Programa Peace Amstel II y es entregado al Grupo N° 7 el 10 de noviembre de 2010. Ha participado en varios ejercicios institucionales y multi-nacionales, incluyendo el Ejercicio Cruzex 2013 en la ciudad de Natal, Brasil.

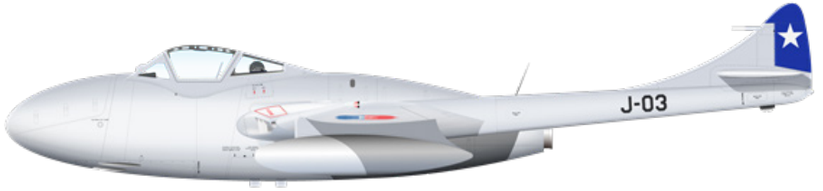
150 - Fokker F-16AM M4, N° FACh 741, S/N 80-3617, del Grupo de Aviación N° 7, Base Aérea Cerro Moreno, Antofagasta, 2017



Julio Arróspide © 2018

Este avión fue construido por Fokker como Block 15 y fue entregado a la Real Fuerza Aérea Holandesa el 27 de mayo de 1982 como J-617. Entre 1982 y 2000 sirve en los Escuadrones 311, 322, 323, 311 y 312. En el año 2000 es actualizado a Block 20 MLU y opera en los Escuadrones 313 y 311 de la Real Fuerza Aérea Holandesa hasta el año 2008. El 29 de abril de 2008 sufre un accidente durante un despliegue en Canadá, colapsando su tren de nariz. En 2010 es vendido a la FACh con el N° 741 como parte del Programa Peace Amstel II y es entregado al Grupo N° 7 en abril de 2011. Ha participado en varios ejercicios institucionales y multi-nacionales.

Referencias y Fuentes de Información



"Del Vampire al Viper En la Fuerza Aérea de Chile", se ha apoyado en textos y fotografías para hacer una entrega histórica más comprensiva acerca de los distintos materiales de vuelo de combate a reacción que han prestado servicio en la Fuerza Aérea de Chile, detallando la evolución de sus esquemas de pintura a través de las 150 ilustraciones publicadas en este libro. Las ilustraciones, han sido trazadas basándose en material fotográfico y técnico, el cual se destaca dentro de las referencias y han sido dispuestas siguiendo un orden cronológico.

Las fuentes principales de información del texto e ilustraciones son las siguientes:

1. Archivo de prensa Raúl Zamora Martínez, año 1994 - 2005.
2. Archivo de prensa Luis Quintana Aránguiz, años 1988 - 1995 y años 1995- 2000.
3. Colección personal, archivo técnico e histórico material Hawker Hunter, Raúl Zamora Martínez.
4. Colección personal, archivo técnico e histórico material Mirage, Raúl Zamora Martínez.
5. World Air Power Journal, Encyclopedia of World Military Aircraft, Single Volume Edition; Editors David Donald y Jon Lake, ISBN UK 17874023 95 6, año 1996.
6. World Air Power Journal, Volume 14, Mirage III/5/50 Variant Briefing: Part 1, autor: Paul Jackson, ISBN 1 874023 32 8, año 1993.
7. World Air Power Journal, Volume 14, Mirage III/5/50 Variant Briefing: Part 1, autor: Paul Jackson, ISBN 1 874023 32 8, año 1993.
8. World Air Power Journal, Volume 15, Mirage III/5/50 Variant Briefing: Part 2, autor: Paul Jackson, ISBN 1 874023 34 4, año 1993.
9. World Air Power Journal, Volume 16, Mirage III/5/50 Variant Briefing: Part 3, autor: Paul Jackson, ISBN 1 874023 36 0, año 1994.
10. World Air Power Journal, Volume 22, Mirage 5BA MirSIP / Elkan, autores: Ulrich de Bruyn y Jon Lake, ISBN 1 874023 62 X, año 1995.
11. World Air Power Journal, Volume 25, Northrop F-5, autores: Jon Lake y Roberts Hewson, ISBN 1 874023 79 4, año 1996.
12. The Hawker Hunter, A Comprehensive Guide, autor Paul Bradley, SAM Publications Nº 16, ISBN 978-1-9551858-9-2, año 2009.
13. Hawker Hunter , 1951 - 2007, In UK and Foreign Service, David J. Griffin, ISBN 978-1-4303-0593-4, año 2007.
14. The Hawker Hunter, Autor Tim McLelland, ISBN 978 0 85979 123 6, Crécy Publishing Limited, año 2008.
15. The Modern Viper Guide, The F-16C/D Exposed, Autor Jake Melampy, Reid Air Publications, ISBN 978-0-9795064-1-3, año 2007.
16. Latin American Military Aviation, Autor John M. Andrade, ISBN 0 904597 31 8, año 1982.
17. Tecnología Militar, Nº 10 / 1985, ISSN 0722-2904.
18. Tecnología Militar, Nº 1 / 2006, año 28, ISSN 0722-2904 .
19. Libro Águilas Australes, IV Brigada Aérea, Fuerza Aérea de Chile.
20. Libro Tigres Australes, 40 Años en Magallanes, Renato Sgaceta Kauffmann, año 2008.
21. "El 11 en la Mira de un Hawker Hunter", Mario López Tobar, Editorial Sudamericana, 1999, ISBN 9562620867.
22. "Disparen a la Bandada", Fernando Villagran, editorial Catalonia, 2002, ISBN 9789563241952.
23. Colección personal, archivo técnico e histórico de Aviones de la Fuerza Aérea de Chile, Julio Arróspide R.
24. El Avión De Havilland Vampire, Monografía de Aeronaves, Colección Museo Nacional de Aeronáutica y del Espacio N° 7, Agosto de 2014.
25. La era del jet llega a Chile: Vampires & Shooting Stars en la FACh, Danilo Villarroel C., Editorial Manutara, 2010.
26. Los Primeros Reactores Lockheed en la FACh, Danilo Villarroel C., Editorial Manutara, 2010.
27. Monografía Hawker Hunter, Claudio Cáceres & Jorge Nuñez Padín, 1994.
28. Hawker Hunter In Action, Glenn Ashley, Don Green & Joe Dewell, ISBN 0-89747-273-X, 1992.
29. Belgian Wings Data Base, Hunter F.6 (www.belgian-wings.be)
30. Militaire Luchvaart Nederland Data Base, Hunter F.6. (www.militaireluchtvaartnederland.nl).
31. Le Hunter Au Chili, Jets Magazine, Patrick Laureau, Parte I, II y III.
32. El Primer Vuelo de un Hawker Hunter en Chile, Danilo Villarroel, Editorial Manutara, 2011.
33. Revista Serie de Unidades FACh, Grupo 7, ISBN 07174764, 1999.
34. F-5E & F Tiger II in detail & scale, Bert Kinzey, ISBN 0-8168-5015-1, 1982.
35. Delta Reflex, L'aviation militaire d'hier et d'aujourd'hui (www.deltareflex.com/site).
36. Le Mirage 5F en service, (www.escadrilles.org)
37. Les Mirage IIIR/RD & 5F dans l'Armée de l'Air', B. Chenel, E. Moreau, M. Liébert. Editorial DTU.

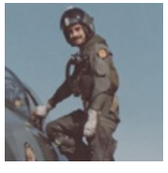
Créditos

Autores

Julio Arróspide Rivera, *Ingeniero en computación e informática, ha desarrollado su pasión por la aviación desde su niñez a través de sus ilustraciones y su conocimiento aeronáutico. A los 15 años ingresó a la Escuela de Especialidades de la FACh, egresando como Mecánico de Avión de la promoción "Iceberg". Durante sus 17 años de servicio en la FACh trabajó como Crew Chief en material Hawker Hunter, T-34A Mentor, T-37B/C, F-5E/F y T-35B Pillán. Realizó colaboraciones en la publicación de pilotos de combate de la FACh, "Altas G's". Se desempeñó en el Grupo de Aviación N° 7, la Escuela de Aviación y la Dirección de Operaciones. Actualmente es socio activo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Se desempeña como asesor de Tecnologías de Información. Para la presente entrega, ha contribuido con el desarrollo de una parte del texto y principalmente con el diseño gráfico del libro, la autoría de las 150 ilustraciones digitales y el registro histórico de los aviones representados en una investigación de más de18 meses.*

Raúl Zamora Martínez, *Ingeniero en computación e informática, ha desarrollado su pasión por la aviación y los hechos históricos de la Fuerza Aérea de Chile, acumulando un importante registro bibliográfico y fotográfico. Como documentador e investigador ha participado en varios foros de discusión de temas aeronáuticos, contribuyendo a la difusión y el quehacer de la aviación militar chilena. Ha contribuido con investigadores y sitios especializados en registros de aeronaves en Gran Bretaña y Holanda, proporcionando antecedentes de las flotas de aviones de la FACh. Publicó un interesante artículo acerca de las capacidades de la FACh en el año 1978 en Enfoque Estratégico, en tanto que su registro fotográfico se ha publicado en el sitio aviationcorner.net y otros foros y blogs dedicados al tema. Su interés por la FACh lo llevó el año 2009 a integrar la Reserva Institucional. Para la presente entrega, elaboró la mayor parte de los textos, todos basados en sus archivos personales y fuentes disponibles. Es casado y tiene 2 hijas.*

Colaboradores



Jorge Abello Aranda, *Comandante de Escuadrilla en retiro de la FACh, fue piloto de combate de aviones A-37B, Hawker Hunter y Canberra. Actualmente se desempeña como piloto comercial. Colaboró con la revisión del texto, fotografías y precisiones históricas.*

Anselmo Aguilar Urra, *Ingeniero Civil Electricista Investigador aeronáutico, es socio activo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Ha colaborado en varias publicaciones a nivel nacional e internacional y es Jefe del Consejo Editorial de la Editorial Manutara. Colaboró con la revisión del texto, fotografías y precisiones históricas.*

Cristian Bolton Dollenz, *Piloto Acrobático, ex Comandante de Escuadrilla de la FACh, voló aviones de combate A-37B en el Grupo N° 12 y F-5E/F en los Grupos N° 7 y 12. Integró el team "Halcones". Actualmente participa en el Campeonato Mundial de Carreras de Aviones desde el año 2014, obteniendo importantes premios. Actualmente es el único piloto latinoamericano en el circuito mundial. Colaboró con la revisión del texto y fotografías.*

Claudio Cáceres Godoy, *Historiador y Fotógrafo Profesional, es director del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Tiene numerosas publicaciones, principalmente monografías de aviones históricos de la FACh. Colaboró con la revisión del texto, fotografías y precisiones históricas.*

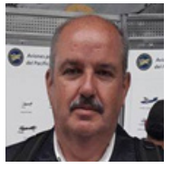
Andrés Contador Kruger, *Ingeniero Civil Industrial y Fotógrafo Profesional Aeronáutico, ha participado en numerosas publicaciones internacionales con fotografías de su extenso archivo. Colaboró con magnificas fotografías estáticas y en vuelo de los jets de combate de la FACh, y en particular con hermosas tomas de los F-5E/F Tigre III en vuelo sobre Magallanes.*

Sergio Contardo Flores, *General de Brigada en Retiro de la FACh, fue piloto de helicópteros y de aviones de combate P-47, Vampire, A-37B, F-5E/F y A-36. Fue comandante del Grupo N° 4 y Comandante en Jefe de la Ia Brigada Aérea. Escribió un libro acerca de sus vivencias en la Antártica y actualmente está preparando la publicación de sus memorias de vuelo. Colaboró con fotografías y precisiones históricas.*

Juan Cunill Trujillo, *Investigador aeronáutico, socio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, Presidente del IPMS-Chile*

Alberto Fernández Donoso, *Historiador y miembro del directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, ha publicado entregas interesantes acerca del desarrollo de la FACh en sus inicios y cuenta con un importante registro fotográfico. Se desempeñó como Controlador de Interceptación Terrestre en la FACh en distintas brigadas aéreas. Colaboró con la revisión del texto, fotografías y precisiones históricas.*

Rodrigo Jimenez Schmidt, *Investigador Aeronáutico, es Director del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.*



Rodrigo Larraín Bergen, *Investigador Aeronáutico, es socio colaborador del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Creador de agrupaciones relacionadas con investigación de la Fuerza Aérea de Chile, en distintas redes sociales. Miembro fundador de la Asociación de Plasti Modelismo de la Va Región. Colaboró con la revisión del texto y precisiones históricas.*

Patrick Laureau, *Fotógrafo profesional e historiador, con numerosas publicaciones a nivel nacional e internacional. Graficó a la FACh en distintas publicaciones durante unos 20 años y perteneció al staff de RR.PP. de la FACh. Colaboró con fotografías de su magnífica colección histórica.*

José Mardones Martínez, *Coronel en retiro de la FACh, fue piloto de combate de aviones A-37B y F-5E/F. Como comandante del Grupo N° 7, lideró la Operación Manu Tama'I y la participación del Grupo N° 7 en Red Flag 1998. Fue Jefe del Proyecto "Caza 2000". Fue Agregado Aéreo en Perú. Colaboró con la revisión del texto, fotografías y precisiones históricas.*

Pedro Merino Núñez, *Coronel en retiro de la FACh, fue piloto de combate de aviones Vampire, Hawker Hunter y F-5. Comandó el Grupo de Aviación N° 7 y estuvo a cargo del Proyecto Tiffany para la modernización del F-5 en Israel. Colaboró con la revisión del texto, fotografías y precisiones históricas.*

Sergio Molina Correa, *Coronel en retiro de la FACh, fue piloto de combate de aviones A-37B y F-5E/F. Fue Comandante del Grupo de Aviación N° 7 y le correspondió recepcionar el F-5 Tigre III en IAI, Israel e implementar su operación. Fue Comandante del Ala N° 1 y Agregado Aéreo en Perú. Una vez retirado fue Director del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio. Colaboró con la revisión del texto, fotografías y precisiones históricas.*

Germán Pica Flores, *Arquitecto Naval, co-autor del libro "Alas de Acero: Cazas de Combate" y colaborador de varias publicaciones aeronauticas tanto a nivel nacional como internacional. Miembro activo del Instituto de Investigaciones Historico Aeronauticas de Chile y de IPMS Chile. Colaboró con la revisión del texto y precisiones históricas.*

Rino Poletti Barrios, *Investigador aeronáutico e ilustrador profesional, director del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, es quizás uno de los más importantes referentes de la historia aeronáutica de Chile, con sus importantes colaboraciones en las publicaciones de la Revista de la FACh y la revista Pillán. Colaboró con la revisión del texto, fotografías y precisiones históricas.*

Luis Quintana Aguilar, *Investigador Aeronáutico y fotógrafo profesional.*

Álvaro Romero Pérez, *Corresponsal de publicaciones aeronáuticas internacionales desde 1999. Investigador histórico-aeronáutico, cubriendo la aviación civil, comercial y militar del país. Sus fotografías y reportajes han sido publicados en revistas y libros a nivel global. Colaborador del Museo Aeronáutico, publicó sus monografías: de Havilland Moth y su Servicio en Chile, y Aeronca L-3B Grasshopper. Actualmente es el rostro del conocido blog aeronáutico ModoCharlie.com. Colaboró con la revisión del texto y sus fotografías históricas.*

Duncan Silva Donoso, *Coronel en retiro de la FACh, fue piloto de combate de aviones A-37B, Hawker Hunter. Integró el Team Acrobático "Halcones". Colaboró con la revisión del texto, aportó magníficas fotografías en vuelo e hizo precisiones históricas.*

Dan Toro Arévalo, *Comandante de Gendarmería. Investigados aeronáutico. También es reservista de la FACh. Posee un importante archivo histórico acerca de la historia del material aéreo de la FACh, así como un registro fotográfico único. Es colaborador de Ediciones Multimodel. Colaboró con la revisión del texto, fotografías y precisiones históricas.*

Norberto Traub Gainsborg, *Investigador Aeronáutico, Presidente del Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.*

Danilo Villarroel Canga, *Escritor e Investigador Aeronáutico, socio cooperador del Instituto de Investigaciones Histórico-Aeronáuticas de Chile. Membresías en Club de Coleccionistas Militares, C.A.C.M., C.H.P.C.M., E.M. y E.M-T. Miembro Staff investigadores MNAE. Actualmente se desempeña como Jefe del Archivo Fotográfico del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile. Colaboró con fotografías y precisiones históricas.*

Cees-Jan van der Ende, *Fotógrafo aeronáutico profesional. Colaborador en importantes publicaciones internacionales de aviación. Ha graficado la operación de los aviones de combate de la FACh con magníficas tomas, que han sido portadas de diversas publicaciones, libros y sitios web. Colaboró con impresionantes fotografías en vuelo de nuestras flotas de A-37B, F-5E/F Tigre III y F-16.*

Lionel Zepeda Lamiothe, *Comandante en retiro de la FACh, ingeniero de sistemas, estuvo a cargo de la homologación de armamento de diferentes materiales de vuelo de combate de la FACh en los años 1980 y 1990. Es socio activo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. Actualmente imparte capacitaciones de seguridad en temas aeronáuticos. Colaboró con la revisión del texto, fotografías y precisiones históricas.*

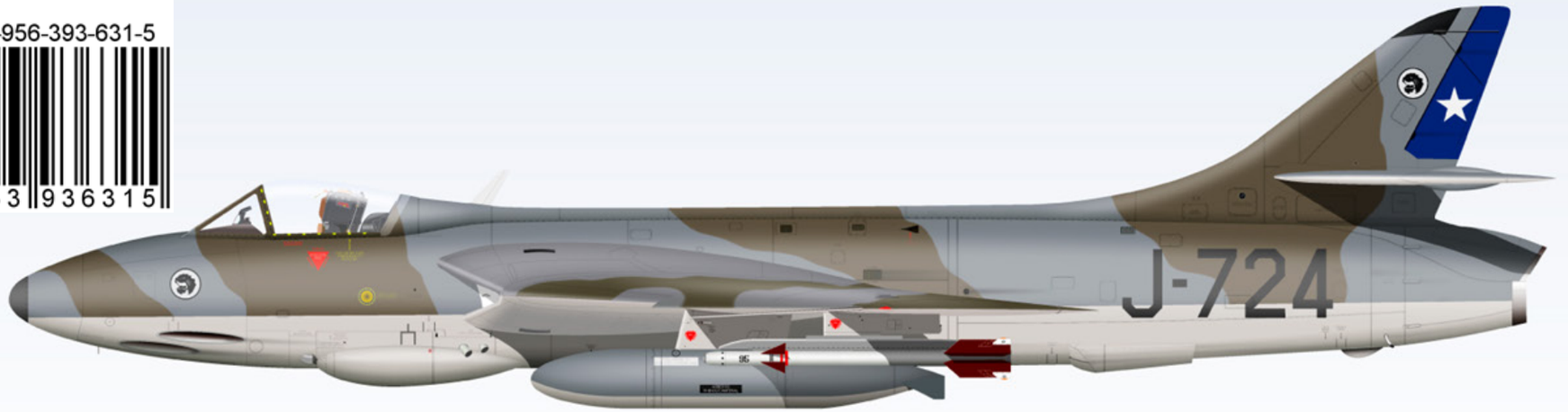
Aviones F-5E Tigre III del Grupo de Aviación N° 12, N° 814 y N° 806, formando sobre los macizos de las Torres del Paine. Fotografía tomada por Andrés Contador K. el 16 de febrero 2011.

Aviation Art & History

Jets de Combate de la Fuerza Aérea de Chile en Perfiles

- *Un comprensivo relato de 60 años de historia de la Fuerza Aérea de Chile, desarrollado por Raúl Zamora Martínez y Julio Arróspide Rivera.*
- *Una revisión de la llegada del Vampire en 1954 hasta los poderosos F-16 en 2006, realizada por importantes Investigadores Aeronáuticos chilenos y Oficiales Pilotos e Ingenieros de la Fuerza Aérea de Chile.*
- *Más de 500 fotografías grafican la evolución de los Jets de Combate en la FACh, facilitadas por destacados fotógrafos aeronaúticos, historiadores, de colecciones particulares y del Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio de Chile.*
- *Más de 150 ilustraciones digitales dubujadas por Julio Arróspide R., muestran detalles de los distintos esquemas de pintura utilizados por los Jets de Combate tanto en la FACh, como en las Fuerza Aéreas de origen o su destino final.*

Julio Arrospide Rivera, *Ilustrador e investigador aeronáutico, aporta su conocimiento de la aviación y su experiencia de 17 años de servicio en la Fuerza Aérea de Chile como Crew Chief en material de vuelo Hawker Hunter y Northrop F-5E/F. Sin duda que sus ilustraciones digitales realzan esta entrega, graficando la evolución de los aviones jets de combate de la FACh a través de 60 años con más de 150 detallados dibujos.*

Raúl Zamora Martínez, *investigador aeronáutico, desarrolla en esta entrega más de 20 años de investigación de la Fuerza Aérea de Chile contemporánea, aportando antecedentes inéditos del desarrollo de la aviación de combate de la FACh basado en fuentes oficiales y de su archivo personal. Asimismo, pone a disposición numerosas fotografías de su registro personal.*

ISBN: 978-956-393-631-5